

**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 fordonsbesiktningsverksamhet, ordnande av enskilt godkännande av fordon och tillsynsavgift för besiktningsverksamheten. Dessutom föreslås mindre ändringar i lagen om temporärt ordnande av enskilt godkännande av fordon och fordonslagen.

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 koncessionshavarens nuvarande strikta oberoende av annan verksamhet i fordonsbranschen. Besiktningens 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 utförare 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, och de ska således 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 9,6 miljoner euro till staten.

De ändringar som föreslås i lagen om temporärt ordnande av enskilt godkännande av fordon och fordonslagen är i huvudsak av teknisk natur och beror på de andra lagförslagen.

Lagarna avses träda i kraft vid ingången av 2014. Lagen om enskilt godkännande av fordon föreslås dock träda i kraft den 1 januari 2015.

## INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL .....	1
INNEHÅLL .....	2
ALLMÅN MOTIVERING .....	5
1 NULÄGE .....	5
1.1 Lagstiftning och praxis.....	5
Skyldigheten att besikta fordon och innehållet i besiktningarna.....	5
Ordnandet av besiktningens verksamhet.....	7
Verkstädernas nuvarande verksamhet i besiktningensbranschen och samarbetet mellan besiktningensbranschen och verkstadsbranschen.....	10
Enskilt godkännande av fordon.....	11
Beviljare av enskilt godkännande.....	11
Avgift för besiktningens verksamhet .....	12
1.2 Den internationella utvecklingen samt lagstiftningen i utlandet och i EU .....	12
Den internationella utvecklingen.....	12
EU-lagstiftningen .....	15
Kommissionens trafiksäkerhetspaket .....	17
1.3 Bedömning av nuläget .....	17
Allmänt.....	17
Tjänster och tillgången till dem.....	17
Besiktningenskoncessionens omfattning.....	18
Oberoende .....	18
Krav på utbildning för den som utför besiktning .....	18
Besiktningensmarknaden i Finland .....	19
Verksamhetsmodellen för ett besiktningensställe .....	19
Utvecklingen av priserna för periodisk besiktning.....	20
2 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN.....	21
2.1 Målsättning.....	21
2.2 Alternativ .....	22
Besiktningensbranschens fortsatta oberoende i förhållande till den övriga fordonsbranschen.....	22
Fortsatt besiktningenskoncession för lätta och tunga fordon tillsammans.....	23
2.3 De viktigaste förslagen.....	23
Förslag till ändringar av kravet på oberoende inom besiktningensverksamheten och verksamheten för enskilt godkännande .....	23
Förslag till ändringar av besiktningenskoncessionernas omfattning.....	24
Slopande av solvenskravet för den som söker besiktningenskoncession.....	25
Slopande av kravet på provkörningsbana.....	25
Förslag till effektiviserad tillsyn över besiktningar och enskilda godkännanden.....	25
Besiktningensserviceregistret.....	25
Ändringar i utbildningskraven för besiktare.....	26
Tillsynsavgift för besiktningensverksamheten.....	26
3 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER .....	26
3.1 Ekonomiska konsekvenser .....	26
Allmänt.....	26
Konsekvenser för hushållen .....	27

	Konsekvenser för företagen.....	28
	Konsekvenser för statsfinanserna .....	29
3.2	Konsekvenser för myndigheterna .....	30
	Den föreslagna lagen om fordonsbesiktningens verksamhet .....	30
	Den föreslagna lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon .....	31
3.3	Konsekvenser för miljön .....	31
3.4	Samhälleliga konsekvenser .....	31
	Den föreslagna lagen om lagen om fordonsbesiktningens verksamhet.....	31
	Den föreslagna lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon .....	32
4	BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN .....	32
4.1	Beredningsskeden och beredningsmaterial .....	32
4.2	Remissyttranden och hur de har beaktats.....	33
	Lindrigare krav på oberoende.....	33
	Separering av besiktningskoncessionerna för lätta och tunga fordon .....	34
	Förslag till ändringar av utbildningskraven för besiktare.....	34
	Besiktningsserviceregistret.....	34
	Annat beaktansvärt i yttrandena .....	35
	DETALJMOTIVERING .....	36
1	LAGFÖRSLAG .....	36
1.1	Lagen om fordonsbesiktningens verksamhet.....	36
	1 kap. <b>Allmänna bestämmelser</b> .....	36
	2 kap. <b>Besiktningskoncession</b> .....	37
	3 kap. <b>Krav på personer som svarar för besiktningens verksamhet och på besiktare</b> .....	47
	4 kap. <b>Allmänna krav på besiktningar</b> .....	51
	5 kap. <b>Vidareutbildningstillstånd</b> .....	56
	6 kap. <b>Tillsyn</b> .....	58
	7 kap. <b>Särskilda bestämmelser</b> .....	62
	8 kap. <b>Ikraftträdande och övergångsbestämmelser</b> .....	64
1.2	Lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon.....	66
	1 kap. <b>Allmänna bestämmelser</b> .....	66
	2 kap. <b>Ordnande av enskilt godkännande</b> .....	66
	3 kap. <b>Krav på beviljare av enskilt godkännande</b> .....	68
	4 kap. <b>Krav på verksamheten</b> .....	71
	5 kap. <b>Tillsynen över verksamheten</b> .....	72
	6 kap. <b>Särskilda bestämmelser</b> .....	74
	7 kap. <b>Ikraftträdande och övergångsbestämmelser</b> .....	74
1.3	Lagen om temporärt ordnande av enskilt godkännande av fordon .....	75
1.4	Lag om tillsynsavgift för besiktningens verksamheten.....	75
	1 kap. <b>Allmänna bestämmelser</b> .....	75
	2 kap. <b>Påförande och uppbörd av tillsynsavgift för besiktningens verksamheten</b> .....	76
	3 kap. <b>Rättelse och ändringssökande</b> .....	76
	4 kap. <b>Särskilda bestämmelser</b> .....	77
1.5	Fordonslagen.....	77
2	NÄRMARE BESTÄMMELSER OCH FÖRESKRIFTER .....	79
2.1	Bemyndiganden att utfärda förordning av statsrådet .....	79
2.2	Bemyndiganden att utfärda ministerieförordningar .....	79

2.3	Bemyndiganden för Trafiksäkerhetsverket att utfärda föreskrifter .....	80
3	IKRAFTTRÄDANDE .....	81
4	FÖRHÅLLANDE TILL GRUNDLAGEN SAMT LAGSTIFTNINGSORDNING .....	81
4.1	Normgivningsbemyndiganden .....	81
4.2	Offentliga förvaltningsuppgifter .....	81
	Allmänt .....	81
	Besiktningens verksamhet .....	82
	Enskilt godkännande .....	83
	Inspektioner av lokaler .....	84
4.3	Skattebestämmelser .....	84
4.4	Bedömning av lagstiftningsordningen .....	84
	Normgivningsbemyndiganden .....	84
	Offentliga förvaltningsuppgifter .....	85
	Skattebestämmelser .....	85
	LAGFÖRSLAG .....	86
	om fordonsbesiktningens verksamhet .....	86
	om ordnande av enskilt godkännande av fordon .....	103
	om ändring av lagen om temporärt ordnande av enskilt godkännande av fordon .....	111
	om tillsynsavgift för besiktningens verksamheten .....	112
	om ändring av fordonslagen .....	115
	BILAGA .....	117
	PARALLELTEXT .....	117
	om ändring av lagen om temporärt ordnande av enskilt godkännande av fordon .....	117
	om ändring av fordonslagen .....	118

## 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 kopplingsbesiktningar, ingår mer detaljerade bestämmelser om skyldigheten att besikta fordon än i lagen.

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 besiktningskyldigheten 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 miljökador som fordonen orsakar. Vid den periodiska besiktningen identi-

fieras 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 underkänts 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.

I Finland utförs drygt tre miljoner besiktningar av fordon årligen. År 2011 var antalet 3,3 miljoner. Samma år utfördes 2,55 miljoner periodiska besiktningar. Av dem var 94,3 procent besiktningar av fordon som vägde

högst 3,5 ton (lätta fordon) och 5,7 procent besiktningar av fordon som vägde över 3,5 ton (tungta fordon). Under samma år underkändes vid de periodiska besiktningarna 682 700 fordon, så procenten för underkännande uppgick till 26,8. Procenten för underkännande har under de senaste åren hållits kvar på samma nivå. Antalet utförda efterkontroller uppgick till 635 800.

Enligt 85 § i fordonslagen kan myndigheter som övervakar trafiken, en polisman, tullman eller gränsbevakningsman, bestämma att ett fordon ska *kontrollbesiktas* om de brister som upptäckts i fordonet och i synnerhet i bromsarna kan medföra en sådan säkerhetsrisk att det är motiverat att utföra en grundligare kontroll än kontroll på väg. Om en uppmaning att reparera fordonet vilken tidigare har getts av en myndighet som övervakar trafiken inte har följts, kan det också bestämmas att fordonet ska kontrollbesiktas. År 2011 utfördes 820 kontrollbesiktningar. I ett flertal fall bestäms det att ett fordon ska kontrollbesiktas i samband med tekniska väggkontroller av fordon om vilka föreskrivs i 9 kap. i fordonslagen. De här kontrollerna utförs av polisen, tullverket och gränsbevakningsväsendet. Trafiksäkerhetsverket ordnar hjälp för fordonskontrollanten genom att med besiktningstillstånden ingå avtal om att personer berättigade att utföra besiktningar deltar i kontrollerna.

Enligt 60 § i fordonslagen ska på ett motordrivet fordon och en släpvagn som kopplats till det innan fordonet registreras första gången i Finland utföras en *registreringsbesiktning*. För registreringsbesiktning behöver inte uppvisas ett förhandsanmält och som färdigt fordon typgodkänt fordon eller ett fordon som första gången ska tas i bruk och som har beviljats enskilt godkännande i Finland. I regel gäller registreringsbesiktning begagnade fordon som förs in till Finland och som ska registreras första gången, fordon som har varit registrerade i Finland men har avregistrerats före den 2 november 2007 och fordon som på grund av skada har avställt på anmälan av en sammanslutning som sköter trafik- eller bilförsäkringsärenden.

Vid registreringsbesiktning 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. I vissa fall kontrolleras fordonets skick i samband med registreringsbesiktningen på samma sätt som vid periodisk besiktning.

På registreringsbesiktning tillämpas i stor utsträckning samma bestämmelser som på periodisk besiktning, i godkännandeförordningen finns dock detaljerade bestämmelser om utförandet av registreringsbesiktningen.

År 2011 utfördes 91 200 registreringsbesiktningar.

Ett motordrivet fordon och en släpvagn som kopplas till detta ska föras till *ändringsbesiktning*, om fordonets konstruktion eller användningssyfte ändras väsentligt eller till fordonet fogas eller från fordonet avlägsnas sådana komponenter eller sådan utrustning som i betydande grad ändrar fordonets egenskaper eller användningssyfte. Ett fordon ska också föras till ändringsbesiktning, om förutsättningarna för skatter och avgifter som gäller fordonet ändras eller om uppgifterna om fordonets kategori inte längre stämmer.

På ändringsbesiktning tillämpas i stor utsträckning samma bestämmelser som på periodisk besiktning, i godkännandeförordningen finns dock detaljerade bestämmelser även om ändringsbesiktningen.

År 2011 utfördes 44 000 ändringsbesiktningar.

En bil och en släpvagn som kopplats till denna ska föras till *kopplingsbesiktning* innan kombinationen tas i bruk, om det är fråga om en fordonskombination som godkänts för specialtransporter eller om fordonets mekaniska kopplingsanordningar, kopplingen av elledningarna och, i fråga om ett fordon som är försett med tryckluftsbromsar, dimensioneringen och placeringen av släpbromskopplingarna avviker från de kopplingsanordningar som allmänt används i fordon.

På kopplingsbesiktning tillämpas i stor utsträckning samma bestämmelser som på periodisk besiktning, i godkännandeförordningen finns dock detaljerade bestämmelser även om kopplingsbesiktningen.

År 2011 utfördes 790 kopplingsbesiktningar.

### Ordnandet av besiktningsverksamhet

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. ambulering besiktning som man i regel besökte flera gånger om året för att utföra besiktningar. På en del av orterna med ambulering 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, avgas- kontroll 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 avskiljades 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 besiktningslag.

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 besiktningssuppgifter eller andra tekniska kontrolluppgifter. Behörighetsvillkoren för dem

som utförde besiktningar motsvarade i hög grad de föreskrivna villkoren för den som svarade för besiktningens verksamhet.

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 gällande besiktningsskoncessionslagen*. 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 gällande lagen om registrering av fordon (1100/1998). I författningarna separerades på så vis besiktningssuppgifterna från registreringsuppgifterna, vilket var den mest centrala omständigheten i den reform som genomfördes 1998. Trots att besiktningens verksamhet i författningarna separerades från registreringsuppgifterna är besiktningssällena fortfarande centrala utförare av registreringsuppgifter eftersom besiktningssällenas andel av registreringsuppgifterna uppgår till 55 procent.

Den gällande besiktningsskoncessionslagen 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 besiktningens verksamhet 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 besiktningens verksamhet.

Enligt den gällande koncessionslagen beviljar Trafiksäkerhetsverket koncession för besiktningar för högst fem år. Koncessionen beviljas för ett bestämt besiktningssälle, vil-

ket innebär att en enskild juridisk person kan ha flera koncessioner.

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 gällande besiktningsskoncessionslagen 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 besiktningssället har anmälts en behörig person som svarar för besiktningens verksamhet. Denne och den som utför besiktningar ska som grundutbildning ha avlagt minst examen i bilteknik vid en teknisk läroanstalt eller motsvarande lämplig examen på tekniker nivå. Numera utexamineras inte längre tekniker, vilket i praktiken innebär att kravet på grundutbildning är examen på ingenjörsnivå. Som tilläggsutbildning förutsätts att den som svarar för besiktningens verksamhet 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 besiktningssuppgifterna. Besiktarexamen indelas i besiktarexamen för lätta fordon och besiktarexamen för tunga fordon. I trafikministeriets beslut om tilläggsutbildning för fordonsbesiktningsspersonal (201/1999) ingår mer detaljerade bestämmelser om innehållet i besiktarexamen och den övriga utbildningen än i lagen.

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 den 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 besiktningställe 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 besiktningsslag utföras. Endast några tiotals koncessioner för besiktning är begränsade till periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar. I slutet av 2009 uppgick antalet besiktningställen för fordonsbesiktningar till 298, varav 16 var filialer. I slutet av september 2012 uppgick antalet verkamma besiktningställen inklusive filialer till 364. Inom knappa tre år har antalet således ökat med 66. Under perioden januari–september 2012 beviljades 23 nya koncessioner.

I den gällande besiktningskoncessionslagen finns bestämmelser om sökandet och beviljandet av koncession. Koncession för fordonsbesiktning ska beviljas en sökande som uppfyller de föreskrivna kraven. Besiktningens verksamheten kan inte inledas förrän Trafiksäkerhetsverket har inspekterat besikt-

ningslokalerna, besiktningssanordningarna 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 besiktningens verksamhet 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 ibruktagande 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. Eftersom det är fråga om en offentlig förvaltningsuppgift 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 besiktningens verksamheten. Verket utövar tillsyn över besiktningens verksamheten genom att besöka besiktningställen, granska uppgifter som har lagrats i fordonstrafikregistret, handlingar och statistiska uppgifter från besiktningställen 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 besiktningstillställena. År 2011 gjorde verket 168 besök. Inspektionerna fördelas enligt behov på inlednings- och förhandsinspektioner och tillsynsinspektioner. Vid dessa strävar man efter att utreda om verksamhetssätten på verksamhetsstället och kvaliteten på besiktningens verksamhet 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 besiktningskoncessionslagen ges innehavare av koncession för besiktning rätt att inrätta filialer som sköts från det ordinarie besiktningstillstället. 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 besiktningskoncessionslagen kan Trafiksäkerhetsverket ge besiktningstillstället en anmärkning eller en varning eller återkalla en koncession för en bestämd tid eller helt om på besiktningstillstället observeras de brister eller försummelser som avses i lagen eller om koncessionshavaren inte längre uppfyller förutsättningarna för beviljande av koncession. År 2011 gav Trafiksäkerhetsverket 68 anmärkningar och 4 skriftliga varningar till besiktningstillställen. Under perioden 2009–2011 återkallades en koncession för en bestämd tid på grund av förseelser och försummelser.

I den gällande besiktningskoncessionslagen finns centrala bestämmelser om arrangörerna av den tilläggsutbildning som förutsätts i besiktningens verksamhet. 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 utbildningsverksamheten. 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 besiktningens bransch själv. Utbildning har dock i någon mån även getts av andra in-

stanser såsom Ammattienedistämislaitos AEL. Rätt att ge utbildning har beviljats allt som allt sju sammanslutningar. Ingen rätt att ge utbildning har återkallats.

Det finns ca 1 400 personer som har rätt att utföra besiktningar.

Verkstädernas nuvarande verksamhet i besiktningens bransch och samarbetet mellan besiktningens bransch och verkstadsbranschen

Det finns ca 350 innehavare av A-tillstånd som ger rätt att reparera bromssystem i Finland. En sådan tillståndshavare har rätt att utföra anpassningsbesiktningar av bromssystem i tunga fordon.

Enligt den gällande besiktningskoncessionslagen kan den som innehar koncession för fordonsbesiktning hyra de lokaler och de anordningar som behövs för verksamheten enligt koncessionen av bilverkstäder eller andra som bedriver verksamhet som hänför sig till fordonsbranschen. Enligt 6 § i den lagen anses detta inte som ett sådant förbjudet beroendeförhållande som avses i lagen. Eftersom lokaler för tunga fordon skulle kräva stora investeringar, hyr största delen av i synnerhet nya besiktningstillställen sina lokaler för tunga fordon vid verkstäder.

Genom förordning av statsrådet kan bestämmas att smärre delar av besiktningssuppgifterna, 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 besiktningens förordning får en bilreparationsverkstad eller något annat kontrollställe utföra de här kontrollerna om en anmälan görs till Trafiksäkerhetsverket. För kontroll av bromssystem krävs det dock tillstånd av Trafiksäkerhetsverket. Verket utövar tillsyn över utförandet av besiktningssuppgifterna på de här kontrollstillställena. 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 försumrats, kan Trafik-

säkerhetsverket bestämma att kontrollställets kontroller inte godkänns.

Enligt en utredning som Trafiksäkerhetsverket lät Ramboll Management Consulting göra (Katsastustoimilupalain muutosehdotusten vaikutusselvityksen päivitys; Trafis publikationer 3/2012 (Uppdatering av utredningen om konsekvenserna av förslagen till ändringar i lagen om koncession för fordonsbesiktning), nedan *Rambolls andra utredning*) är dagens samarbete mellan besiktnings- och verkstadsbranschen en vedertagen verksamhetsform. En verkstad och/eller en bilaffär eller ett besiktningsställe, som oftast ligger nära varandra eller rentav finns i samma lokaler, samarbetar på så sätt att verkstaden för bilarna för kundernas räkning för att besiktas efter det att de varit på verkstaden och kunden kan hämta sin reparerade och besiktade bil på verkstaden på eftermiddagen. Också när det gäller begagnade bilar är det vanligt att bilarna besiktas innan de säljs. Aktörer inom reparations- och besiktningsbranschen söker sig redan nu i stor utsträckning till gemensamma lokaler eller lokaler som ligger nära varandra för de synergieffekter som kan uppnås. Detta är speciellt vanligt i fråga om tunga fordon, där utnyttjandet av gemensamma kunder och lokaler ger en synnerligen betydande fördel.

#### 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 kap. 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 registrering. 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.

Under 2011 beviljades ca 14 900 enskilda godkännanden i Finland. Ca 1 000 ansökningar avsågs.

#### 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 den lagen inte träder i kraft förrän den 1 januari 2015 gäller för närvarande lagen om temporärt ordnande av enskilt godkännande av fordon (228/2009), nedan *den temporära lagen om enskilt godkännande*. Den gäller till utgången av 2014. 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 aktörer 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 beviljare 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. Verket kan vid tillsynen anlita Mätteknikcentralen eller någon annan motsvarande inrättning. För att utöva tillsynen kan verket 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. Bestämmelser om förutsättningarna för ett hävande finns i 12 § i den nuvarande lagen om enskilt godkännande.

Enligt 4 § i den temporära lagen om enskilt godkännande ska besiktningstillstånden 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.

#### Avgift för besiktningens verksamhet

Enligt 24 a § i den gällande besiktningskoncessionslagen tar Trafiksäkerhetsverket hos innehavare av koncession för besiktning ut en fast avgift för besiktningens verksamhet för varje utförd besiktning av ett fordon. Av-

giften ska sammanlagt motsvara de totalkostnader som Trafiksäkerhetsverket har till följd av utvecklande av besiktningens verksamhet och dess stödfunktioner, tillsynen över besiktningens verksamhet, förande av ett register över fordon för koncessionshavarnas besiktningssuppgifter, uppgifter i anslutning till tekniska vägkontroller och sådana kostnader för kontrollbesiktningar som Trafiksäkerhetsverket ska ersätta.

Bestämmelser om storleken på avgiften för besiktningens verksamhet finns i kommunikationsministeriets förordning om Trafiksäkerhetsverkets avgiftsbelagda prestationer (722/2012). Åren 2010–2012 har avgiften för besiktningens verksamhet varit 2,10 euro för varje besiktning som utförts månaden innan. År 2011 fick Trafiksäkerhetsverket in ca 6,99 miljoner euro i avgifter för besiktningens verksamhet.

#### 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 besiktningens marknaden. 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 besiktningens myndigheten i Sverige, Bilprovningen, hade monopol på besiktningens verksamhet ända fram till den 30 juni 2010. När Bilprovningen hade monopol på besiktningens verksamhet var tillgången till besiktningstjänster i Sverige sämre än i Finland. Antalet bilar per besiktningstillstånd uppgick till 24 000. I Finland uppgick antalet bilar per besiktningstillstånd 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 öppnades 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 informationssystem. 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 tillbehör 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.

Efter det att besiktningsverksamheten öppnades för konkurrens fanns det år 2011 fem företag i Sverige som tillhandahåller besiktning av lätta fordon (Ystad Bilbesiktning AB, DEKRA Automotive AB, Applus Bilprovning AB, A-Besiktning AB och AB Svensk Bilprovning). Antalet besiktningsställen för lätta fordon uppgick till 230 i slutet av 2011, medan antalet besiktningsställen i sluttet av 2010 var 190. Två företag tillhandahåller besiktning av tunga fordon, AB Svensk Bilprovning och Fordonsprovarna i Väst. Konkurrenten har förbättrat tillgängligheten i någon mån. Största delen av de nya besiktningsställena har inrättats nära större städer.

Priskonkurrensen har inte varit så stor än så länge, eftersom den tydligt största aktören på marknaden, AB Svensk Bilprovning inte i praktiken alls har ändrat priserna på besiktning av lätta fordon. Priserna på periodisk besiktning av lätta fordon varierar i hela landet mellan 295 och 400 kronor. Priserna på periodisk besiktning av tunga fordon har stigit något, och är nu mellan 760 och 1 900 kronor beroende på fordonets massa och antalet axlar.

I Norge infördes obligatoriska periodiska besiktningar 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 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 besiktningstyper. Det krävs dock att besiktningsverksamheten ska vara oberoende. Ett företag som bedriver fordonsreparation kan inte utföra besiktningar av fordon. Före om-

regleringen utfördes besiktningar av bilar endast av Statens Bilinspektion. Efter omregleringen ökade antalet besiktningföretag snabbt till ca 100 företag och till ca 300 besiktningstillstånd under sommaren 2006. I Danmark krävs inte en ackreditering. Tillstånd 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 Appus, 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 besiktningens bransch 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 besiktningstationer 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 besiktningstationer 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 besiktningstillstånd. 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 inriktas 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 besiktningstillstånd. 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 besiktningens verksamhet 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 hade för avsikt att 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 åtminstone i *Holland*, *Österrike* och *Rumänien*. 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 *provningdirektivet*. 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. Provningsdirektivet har ändrats genom kommissionens direktiv om anpassning till den tekniska utvecklingen av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/40/EG om provning av motorfordons och tillhörande släpfordons trafiksäkerhet 2010/48/EU, nedan *ändringen av provningdirektivet*. I samband med ändringen av prov-

ningsdirektivet har antalet komponenter som ska provas utökats. Samtidigt har de metoder som används vid provningen av trafiksäkerheten och orsakerna till underkännande preciserats och anpassats till den fordonstekniska utvecklingen för att harmonisera provningarna.

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 handha trafiksäkerhetsprovning samtidigt utför reparationer av fordon, ska medlemsstaterna särskilt kontrollera 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 trafiksäkerhetsprovningarna.

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 bestämmel-

serna 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*, antogs 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 funktionsätt.

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 eftersträvade målet inte kan uppnås med en mindre begränsande åtgärd, i synner-

het 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.



## Kommissionens trafiksäkerhetspaket

Kommissionen lade i juli 2012 fram förslag till rättsakter som ingår i det s.k. trafiksäkerhetspaketet. Paketet innehåller förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet och om upphävande av direktiv 2009/40/EG (KOM(2012) 380 final). En U-skrivelse om förslagen har lämnats till riksdagen (U 49/2012 rd).

Förslaget till förordning om periodisk provning innehåller förslag till bestämmelser om bl.a. de fordonskategorier som ska omfattas av trafiksäkerhetsprovning och om intervallerna mellan provningarna, innehållet i provningarna, dem som utför provningarna, provningsanläggningar och provningsutrustning och godkännande av och tillsyn över provningscentrum. Bestämmelserna i förslaget möjliggör också i fortsättningen den modell som används i vissa EU-länder, enligt vilken verkstäder får utföra provningar.

Kommissionens förslag behandlas för närvarande i rådets arbetsgrupp.

### 1.3 Bedömning av nuläget

#### Allmänt

Med stöd av koncessionslagen från 1993 öppnades besiktningensmarknaden i Finland gradvis för konkurrens från början av 1994. I anslutning till detta upphörde myndighetsregleringen av priset för besiktningar.

Efter att besiktningensmarknaden öppnades för konkurrens har antalet besiktningstillfällen mer än fyrdubblats. År 1993 uppgick antalet ordinarie besiktningstillfällen till 77 medan det i slutet av september 2012 uppgick till 348. Under perioden januari 2010–september 2012 beviljades 93 nya besiktningskoncessioner. Antalet inom branschen verksamma företag uppgick i slutet av september 2012 till 85.

Det ökade antalet nya stationer har i någon mån förändrat marknadsdynamiken inom branschen. När det gäller periodiska besiktningar uppgår marknadsandelen för koncernen A-Katsastus för närvarande till ca 40

procent. Andelen för bolaget K1 Katsastajat Oy uppgår till något under 20 procent och den sammanlagda andelen för de övriga företagen till över 40 procent 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. Produktutvecklingen för besiktningföretagen är därmed i stor utsträckning koncentrerad på att öka effektiviteten i processerna och utveckla kundbetjäningen. Kundbetjäningen har utvecklats genom att besiktningstationer exempelvis placerats så nära kunderna som möjligt. När man inom ett flertal andra branscher har sökt effektivitet genom att centralisera verksamhetsformerna har utvecklingen inom besiktningensbranschen varit den motsatta.

På samma gång som besiktningen öppnades för konkurrens ordnades tillsyn över besiktningensverksamheten. 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 besiktningstillfällets läge, flexibla tjänster och tillförlitlighet viktigare än besiktningens pris.

Tack vare konkurrensen har besiktningstationernas placering förbättrats med tanke på kunderna. Ändringen har gagnat konsumenterna på så vis att det relativa antalet besiktningar har minskat per besiktningstillfälle och anställd. De faktorer som inverkar på konsumenternas val av besiktningstillfälle, 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 besiktningföretagen 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 besiktningstillfällen har ökat har det ständigt varit en utmaning att säkerställa skäliga besiktningstjänster i hela landet. Besiktningstillfällena har koncentrerats till de största boendecentrumerna. På annat håll ligger verksamhetstillfällena 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 besiktning priser än i snitt.

#### Besiktningstillståndens omfattning

Enligt den gällande besiktningstillståndslagen kan tillstånd beviljas antingen begränsad till periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar eller för alla besiktningsslag. Den tillstånd 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 tillstånd ska ha tillgång till besiktningstillstånd och besiktningstillstånd för både tunga och lätta fordon. Det här kravet begränsar antalet potentiella affärsverksamhetstillfällen 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 besiktningstillståndslagen hyras vid en verkstad. En-

ligt 11 § i lagen ska separata lokaler för besiktning av lätta och tunga fordon vara belägna nära varandra så att den som svarar för besiktningstillståndet har en faktisk möjlighet att svara för besiktningstillståndet vid besiktningstillståndet. 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 besiktningstillstånd 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 affärsverksamhetstillfällen. 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 besiktningstillståndet.

#### Oberoende

Enligt den gällande lagen om besiktningstillstånd förutsätts ett strikt oberoende av den som söker tillstånd 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 besiktningstillstånd. 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 verksamhetstillstånd 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 besiktningstillståndskon-

cessionslagen 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 försvårar 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.

#### Besiktningensmarknaden i Finland

Ett särdrag hos besiktningensmarknaden 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 besiktningens affärsverksamheten regleras noggrant.

För fordonen har slagits fast ett besiktningensintervall enligt bl.a. fordonskategori. Som exempel kan nämnas att besiktningenscykeln 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 3,3 miljoner besiktningar om året. Av dem är 81 procent besiktningar som utförs på personbilar, 11 procent besikt-

ningar 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 besiktningensställe

Fordonsförvaltningscentralen lät på begäran av kommunikationsministeriet företaget McKinsey & Company göra en utredning om den ökade konkurrensen inom besiktningensbranschen [Fordonsförvaltningscentralen Utredningar, Nr 2/2008: Selvitys katsastusalan kilpailun lisäämisestä (Utredning om den ökade konkurrensen inom besiktningensbranschen)], nedan *McKinseys & Companys första utredning*. Utredningen publicerades i september 2008.

På besiktningensaffärsverksamheten inverkar i hög grad besiktningensställets användningsgrad och prisnivå eftersom andelen rörliga kostnader är ringa. Investeringarna för ett nytt besiktningensställe 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 byggandet 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 av linjen för tunga fordon. De resterande investeringarna består av kostnaderna för installation av anordningar och ändrings- och renoveringskostnader i lokalerna.

Ett vanligt besiktningensställe 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 besiktningensställe trots de stora investeringskostnaderna för besiktningensstället.

Merparten av utgifterna för verksamheten består av personalkostnader som uppgår till i snitt ca 43 procent av omsättningen för besiktningstillfället. 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 procent 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 besiktningens verksamhet, 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 besiktningsskruven även tagits med avgas- och OBD-mätningarna. De totala besiktningsskostnaderna 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 ottomotorfordon som tagits i bruk 1978 eller därefter och på dieselmotorfordon 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 bilsbil 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.

I Rambolls andra utredning konstateras att prisnivån inte i praktiken har förändrats 2010–2012. Medelvärde av det totala priset för besiktning av ett lätt fordon är för närvarande 81 euro.

CCR-undersökningstjänsten vid Åbo handelshögskola gjorde på uppdrag av aktörer i besiktningensbranschen (A-Besiktning Ab, K1 Katsastajat Oy och Privata Besiktningstillfällenas Förbund rf) en undersökning om hur konkurrensen i besiktningensbranschen fungerar. Undersökningen publicerades i början av sommaren 2012. Undersökningen fokuserade på hur situationen hade förändrats mellan 2008 och 2011. I undersökningen ställdes

priserna på besiktning i relation till antalet besiktningar på besiktningstillfällena, varvid man fick det genomsnittliga pris som hade betalats för en besiktningensprestation. Det på detta sätt uträknade priset var 80,72 euro år 2008, 85,53 euro år 2009, 83,40 euro år 2010 och 78,76 euro år 2011. I undersökningen drog man bl.a. den slutsatsen att den nedgående prisutvecklingen visar att konkurrensen i besiktningensbranschen fungerar.

## **2 Målsättning och de viktigaste förslagen**

### **2.1 Målsättning**

Syftet med propositionen är att revidera bestämmelserna om besiktningenskoncessioner så att de börjar motsvara utvecklingen inom besiktningensverksamheten och de utvecklingsbehov som konstaterats i verksamheten. Fordonsbesiktningensverksamheten öppnades för begränsad konkurrens i början av 1994 så att särskilda villkor gällde för verksamhetsställernas läge. Efter det att besiktningenskoncessionslagen från 1993 stiftades har de bestämmelser som gäller besiktningenskoncession inte i sak ändrats särskilt mycket.

Ett syfte med propositionen är också 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 besiktningenskoncession, 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 besiktningstillfällena att etablera sig på ett sätt som effektivare motsvarar den geografiskt ojämnt fördelade efterfrågan på besiktningar för olika fordonskategorier.

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 besiktningstillfällena för enbart lätta eller tunga fordon. När besiktningar av tunga och lätta fordon inte längre är bundna till varandra i besiktningenskoncessionen blir det möj-

ligt för besiktningstilläggen 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 besiktningens verksamhet och göra det lättare att komma in i besiktningens bransch föreslås att de strikta kraven enligt den gällande besiktningsskoncessionslagen på koncessionshavarens oberoende i förhållande till annan verksamhet i fordonsbranschen slopas i fråga om periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar.

Ett syfte med propositionen är dessutom att säkerställa tillgången på besiktningstjänster. Syftet med att lätta upp kravet på oberoende är att särskilt i glesbygden göra det möjligt att utnyttja besiktningstilläggenas 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 besiktningsskoncession 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 specialyrkesexamen utöver teknik- och ingenjörsexamen som för närvarande. Kraven på besiktningsspersonalens grundutbildning revideras på detta sätt i linje med kraven i andra EU-länder och samtidigt säkerställs tillgången på yrkesskicklig besiktningssarbetskraft i fortsättningen.

Syftet med den föreslagna lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon är att slutgiltigt genomföra bestämmelserna om beviljande av nationella enskilda godkännande i ramdirektivet om godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon. Från ingången av 2015 ska enskilda godkännanden beviljas av beviljare av enskilda godkännanden som ingått avtal med Trafiksäkerhetsverket.

Målet är att den avgift för besiktningens verksamhet som tas ut av besiktare ska uppfylla kraven i grundlagen.

## 2.2 Alternativ

Besiktningens branschs fortsatta oberoende i förhållande till den övriga fordonsbranschen

Det nuvarande kravet på att besiktningens bransch ska vara oberoende av annan kommersiell verksamhet i fordonsbranschen har säkerställt att besiktningarna till stor del 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 besiktningens verksamhet. Kravet på oberoende ger också dem som anlitar besiktningstjänster visshet om att besiktningen utförs opartiskt.

Kravet på oberoende av den övriga fordonsbranschen hindrar emellertid besiktningstilläggen från att under lugna tider använda sin kapacitet för andra uppgifter som gäller fordon, t.ex. service och reparationer, och som verksamhetstilläggenas lokaler och utrustning som sådana eller efter komplettering skulle möjliggöra. Kravet på oberoende gör det inte heller möjligt att i glesbygden inrätta ett gemensamt besiktningss- och verkstadsställe med funktioner som skulle komplettera varandra. Om besiktningss- 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 fordonsbranschen motsvarar i flera avseenden den begränsning av tillträde till besiktningens bransch som tillämpats i Portugal. I EG-domstolens dom C-438/08 ansågs kravet på oberoende av annan verksamhet som omotiverat strängt i förhållande till målet och oförenligt med artikel 43 EG. Det strikta kravet på oberoende av annan verksamhet ansågs som särskilt problematiskt i situationer där ett företag som lagligt bedriver kommersiell verksamhet i fordonsbranschen 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 fordonbranschen 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 bibehållet 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 kopplingsbesiktningar 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 besiktningskoncession för lätta och tunga fordon tillsammans

Kombinerat besiktningstillstånd för lätta och tunga fordon har säkerställt upprätthållandet av ett besiktningsnätverk för tunga fordon som är lika omfattande som nätverket av besiktningsställen för lätta fordon i hela landet.

År 2011 var något under 6 procent av det totala antalet besiktningar av tunga fordon. Kravet på att ett besiktningsställe alltid ska erbjuda besiktningstjänster för både tunga och lätta fordon försämrar koncessionshavarens möjlighet att placera verksamhetsställen 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 verksamhetsställen i huvudsak placerats i överensstämmelse med efterfrågan på besiktning-

ar och konkurrenssituationen i fråga om lätta fordon, varvid användningsgraden i fråga om verksamhetsställets besiktningsverksamhet avseende tunga fordon i allmänhet har blivit låg, ofta under 40 procent.

Även om de nuvarande bestämmelserna om besiktningskoncession gör det möjligt att separera besiktningsverksamheten avseende tunga fordon geografiskt på ett avstånd av högst tio kilometer och tidsmässigt på högst 15 minuters resväg från lokalerna på besiktningsstället för lätta fordon, försämrar förpliktelsen möjligheten att erbjuda besiktningstjänster för lätta fordon i överensstämmelse med efterfrågan avseende lätta fordon och försämrar således besiktningsverksamhetens konkurrenssituation. Ett lösningsalternativ enligt vilket det skulle bli tillåtet att erbjuda besiktningstjänster för tunga fordon på längre avstånd från verksamhetsstället för lätta fordon undanröjer inte problemet med att förlägga 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 besiktningsaktörer att ta sig in i branschen.

Alternativet att behålla koncessionerna för tunga och lätta fordon tillsammans ansågs inte vara genomförbart, eftersom lösningen inte skulle göra det möjligt att på ett kostnadseffektivt sätt placera besiktningsställen för lätta och tunga fordon separat i överensstämmelse med den faktiska geografiska efterfrågan på tjänster och konkurrenssituationen för besiktningar.

### 2.3 De viktigaste förslagen

Förslag till ändringar av kravet på oberoende inom besiktningsverksamheten och verksamheten för enskilt godkännande

I fråga om periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar föreslås att de strikta kraven på koncessionshavarens oberoende slopas. 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, mark-

nadsföring, 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 besiktningskoncession 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 skadegranskningsverksamhet i anslutning till försäkringsverksamhet eller tillståndspliktig trafik. Den som ansöker 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, motorcyk-

lar, 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 koncession som berättigar till registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktningar om inte besiktningstillståndet 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 besiktningstillfällen lett till låg användningsgrad inom besiktningens verksamheten avseende tunga fordon och på så sätt försämrat besiktningens verksamhetens ekonomiska effektivitet. Besiktningarna av tunga fordon utgjorde 2011 endast något under 6 procent av alla besiktningar, men kostnaderna för besiktningstillståndet för tunga fordon är i allmänhet större än för besiktningstillståndet för lätta fordon. Genom att koppla besiktningarna av tunga och lätta fordon till samma koncession har besiktningstillståndet avseende tunga fordon fått geografiskt lika heltäckande som besiktningstillståndet 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 besiktningens verksamhet för både lätta och tunga fordon i överensstämmelse med efterfrågan på besiktningar för vardera fordonskategorin.



När besiktningsskoncessionerna för lätta och tunga fordon separeras kan man vänta att överlappningarna inom nätet av besiktningstillfällen för tunga fordon försvinner. På de verksamhetsställen där man eventuellt subventionerar besiktningssverksamheten för tunga fordon med intäkterna från besiktningarna av lätta fordon, kan besiktningsspriserna 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 besiktningstillfällena 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 besiktningsskoncession 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 besiktningstillfället. 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 besiktningstillfällen 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 besiktning och enskilda godkännanden

För tillsynen över besiktningssuppgifter och enskilda godkännanden föreslås Trafiksäkerhetsverket få befogenheter att stoppa ett fordon när det lämnar besiktningen eller det enskilda godkännandet och att kontrollera fordonet på nytt. Trafiksäkerhetsverket ska utan ersättning få utföra kontrollen på besiktningstillfället 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 besiktningssserviceregistret föra in verksamhetsställets namn, läge och kontaktuppgifter samt enligt besiktningsslag de betjäningstider då allmänheten kan få besiktningstjänster på besiktningstillfället. 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.

Besiktningssserviceregistret ska fungera som en elektronisk informationskanal för dem som behöver besiktning. De ska enkelt kunna söka efter det besiktningstillfälle som

bäst motsvarar deras behov med hjälp av internetförbindelse. Besiktningsserviceregistret ska också fungera som ett redskap för innehavarna av besiktningstillstånd med vars hjälp besiktningstillstånden enkelt kan informera kunderna om de besiktningstjänster som de erbjuder.

Ur besiktningsserviceregistret får konsumenterna enkelt information om besiktningstillstånden läge, de besiktningstjänster som verksamhetsställena erbjuder och priserna på tjänsterna. De service- och prisuppgifter som besiktningsserviceregistret förmedlar till konsumenterna främjar konkurrensen i besiktningsserviceregistret kunde således bidra till att besiktningpriserna 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 ingenjörnivå (YH). Till följd av ändringen har det blivit svårare att få arbetskraft till besiktningsserviceregistret, vilket i sin tur har lett till att konkurrensen i besiktningsserviceregistret 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 besiktningsserviceregistret och trygga tillgången på arbetskraft i besiktningsserviceregistret föreslås som krav på grundutbildning för besiktare som utför periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar specialyrkesexamina och yrkesexamina enligt lagen om yrkesinriktad vuxenutbildning (631/1998) som lämpar sig för branschen. Av en person som avlagt specialyrkesexamen eller yrkesexamen ska dock krävas längre verkstads erfarenhet.

Av den person som svarar för besiktningsserviceregistret på ett besiktningstillstånd ska som grundutbildning krävas minst yrkesexamen enligt lagen om yrkesinriktad vuxenutbildning som lämpar sig för besiktningsserviceregistret. När koncessionen berättigar till andra besiktningar ska den person som svarar för besiktningsserviceregistret som grundutbildning ha minst i yrkeshögskola-

lag (351/2003) 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 besiktningsserviceregistret.

Examen vid biltekniska studielinjen vid en teknisk läroanstalt och motsvarande examen på teknikernivå liksom examen på ingenjörnivå ska fortfarande uppfylla kravet på grundutbildning för alla besiktningsserviceregistret.

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 besiktningsserviceregistret

Det föreslås att den avgift för besiktningsserviceregistret som fastställdes med stöd av lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992) ändras till en tillsynsavgift för besiktningsserviceregistret av skattenatur som i stor utsträckning tas ut för samma ändamål. Tillsynsavgiften för besiktningsserviceregistret ses som en skatt ur grundlagsperspektiv. Bestämmelser om den ska utfärdas genom lag. För närvarande betalar innehavarna av besiktningsserviceregistret en avgift för besiktningsserviceregistret på 2,10 euro för varje besiktning och efterkontroll som utförts på besiktningstillståndet. 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

##### Allmänt

Kommunikationsministeriet samt Trafiksäkerhetsverket hade Ramboll Management Consulting att göra en utredning om konsekvenserna av det utkast till lag gällande besiktningsserviceregistret som sändes på remiss [Trafis publikationer 11/2010; Selvitys ajo-neuvojen katsastusluvista annetun lain muutosehdotusten vaikutuksista (Utredning om

konsekvenserna av förslagen till ändringar i lagen om koncession för fordonsbesiktning)], nedan Rambolls första utredning. Utredningen publicerades i september 2010. Också i Rambolls andra utredning bedömdes företagens eventuella kommande uppförande.

#### 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 lagen om fordonsbesiktningens verksamhet* ska ett besiktningställe som utför periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar kunna bedriva fordonsservice och reparationer av fordon. När företagens 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 besiktningstället också att finnas närmare kunden. Den ökade konkurrensen antas också dämpa och eventuellt sänka de avgifter som tas ut för besiktningstjänster. Enligt Rambolls första 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 genomsnitt 83 euro. Utifrån Rambolls andra utredning var priset på besiktning av ett lätt fordon 2011 i genomsnitt 81 euro.

Ungefär 6 procent 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 besiktningställen 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 besiktningställe för lätta fordon. Man kan anta att besiktningställen 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 besiktningställen 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. 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 hänför 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 besiktningställen tar ut för enskilt godkännande uppskattningsvis i genomsnitt 250 euro. Priset är allmänt taget detsamma 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 inbegriper 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 fordo-

net 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 utförts 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 första 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 besiktningsställen skärps konkurrensen om kunderna och varje besiktningsställe 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 första utredning bedömde en fjärdedel av besiktningsställena att de helt och hållet kommer att upphöra med sin verksamhet till följd av ändringarna, 14 procent bedömde att de kommer att upphöra med att erbjuda besiktningstjänster för lätta fordon och 20 procent bedömde att de kommer att upphöra med att erbjuda besiktningstjänster för tunga fordon. Enligt Rambolls andra utredning var det endast ett fåtal

besiktningsställen som bedömde att de helt och hållet kommer att upphöra med verksamheten, men allt fler bedömde att de kommer att upphöra med att erbjuda besiktningstjänster för tunga fordon. Allmänt taget bedömde verkstads- och bilbranschen att ett glesare nätverk för periodiska besiktningar för tunga fordon inte kommer att ha någon större inverkan på tillgången till tjänster för tunga fordon, eftersom nätverket redan för närvarande är överdimensionerat. En del av besiktningsställena besiktar i praktiken inte alls tunga fordon, även om de skulle ha förutsättningar för det.

De föreslagna ändringar gör det emellertid möjligt för besiktningsställen som utför endast periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar att utnyttja lokalerna och anordningarna även för annan verksamhet till skillnad från nuläget. De nuvarande besiktningsställena har möjlighet att fortsätta sin verksamhet som verksamhetsställen enligt nuvarande modell som erbjuder periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar eller alla besiktningstjänster för alla fordon eller att krympa sin verksamhet till verksamhetsställen 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 första utredning bedömde en femtedel av de nuvarande besiktningsställena att de kommer att börja erbjuda verkstads-tjänster för lätta fordon och 7 procent att de kommer att börja erbjuda verkstadstjänster för tunga fordon.

Eftersom ett företag ska kunna erbjuda både verkstads- och besiktningstjänster förbättrar lagförslaget som gäller besiktningsverksamhet verkstädernas lönsamhet i glesbygden, då dylika företag som bedriver flera olika typer av verksamhet får bättre verksamhetsförutsättningar än för närvarande. Enligt Rambolls andra utredning kommer samarbetet i verkstads- och besiktningsbranschen att öka.

Enligt Rambolls första utredning skulle 81 procent av de nuvarande besiktningsställen som svarade på förfrågan i varje fall upprätthålla uppgifter som liknar det planerade be-

siktningsserviceregistret 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 besiktningens bransch genom att avlägga yrkesexamen.

Av innehavarna av besiktningsskoncession tas från ingången av 2014 ut en tillsynsavgift för besiktningssverksamheten på 2,90 euro för varje besiktning och efterkontroll som utförs på verksamhetsstället 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 besiktningssällena 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 lagen om besiktningssverksamhet. Kostnader orsakas i första hand av det föreslagna kvalitetsystemet.

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 2 640 000 euro per år till följd av tilläggsuppgifterna enligt den föreslagna lagen om besiktningssverksamhet så att de totala utgifterna stiger till 9 570 000 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 början av 2014 vara 2,90 euro för varje besiktning och efterkontroll som utförts på besiktningssstället. Det totala antalet besiktningar på årsnivå förutspås förbli oförändrat, cirka 3,3 miljoner besiktningar. Tillsynsavgiften skulle ge staten skatteinkomster på cirka 9 570 000 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, förandet av ett register över fordon för besiktningssuppgifter samt färdigställandet och upprätthållandet av det föreslagna besiktningsserviceregistret. För närvarande tar Trafiksäkerhetsverket ut en motsvarande avgift för besiktningssverksamheten av innehavarna av besiktningsskoncession med stöd av 24 a § i den gällande besiktningsskoncessionslagen. Den nuvarande avgiften är 2,10 euro per besiktning. Den avgift som tas ut för närvarande inkomstförs till Trafiksäkerhetsverket som intäkter av avgiftsbelagd verksamhet. Den föreslagna lagen om tillsynsavgift för besiktningssverksamheten medför en strukturell förändring i statsbudgeten när man övergår från nettoprincipen, som iaktas för närvarande, till bruttoprincipen. Inkomsterna under avdelning 11 ökar med uppskattningsvis 9 570 000 euro per år på grund av inkomsterna av tillsynsavgiften för besiktningssverksamheten. På motsvarande sätt ökar utgifterna under kommunikationsministeriets huvudtitel 31 med 9 570 000 euro per år. Propositionens inverkan är en ökning på 2 640 000 euro.

Den föreslagna lagen om besiktningssverksamhet förväntas öka antalet besiktningssällena och slutprov i anslutning till utbildningen i periodisk besiktning. Behovet av tillsyn över besiktningssällena 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 besiktningssällena oberoende av var besiktningens ursprungligen har utförts.

Till följd av de föreslagna ändringarna borde tillsynen över den verksamhet som bedrivs av innehavarna av besiktningsskonces-

sion utökas genom att enskilda fordon kontrolleras efter besiktningen. Denna förändring i verksamhets sättet beräknas utöka behovet av resor och resekostnaderna för Trafiksäkerhetsverkets inspektörer med cirka 40 000 euro på årsnivå.

Avsikten är att vid tillsynen över besiktningens verksamheten allt effektivare använda en testbil som har vissa fel. Bilen ska cirkulera på flera besiktningstillfällen för periodisk besiktning. För den inspektionsverksamhet som utförs med hjälp av testbilen bör ungefär 950 000 euro reserveras varje år för att bilen ska kunna användas effektivt.

Propositionen gör det möjligt för Trafiksäkerhetsverket att upphandla tjänster för inspektion av besiktningstillfällena även av utomstående instanser med sakkäntedom. Denna möjlighet beräknas underlätta det resursunderskott som till följd av lagförslaget sannolikt uppstår inom tillsynen över besiktningarna. För att inspektionerna av besiktningstillfällena ska kunna skötas effektivt som externa köptjänster och Trafiksäkerhetsverkets inspektörer som övervakar besiktningens verksamheten ska kunna koncentrera sig på att kontrollera fordon, samordna tillsynen och ta emot slutprov i anslutning till utbildningen i periodisk besiktning bör cirka 770 000 euro per år reserveras för inspektioner som utförs av avtalsparter.

I det lagförslag som gäller lag om besiktningens verksamhet definieras besiktningsserviceregistret, som Trafiksäkerhetsverket för med hjälp av automatisk databehandling. Innehavarna av besiktningskoncession ska meddela sina service- och prisuppgifter till besiktningsserviceregistret. Upprätthållandet av besiktningsserviceregistret jämte tillståndsförvaltningen beräknas kosta cirka 10 000 euro per år.

För utökande av Trafiksäkerhetsverket egna resurser, (bl.a. två personer till), administrering av den utlagda övervakningen och mindre ändringar och utvecklingsbehov som gäller datasystemen reserveras ca 870 000 euro. Denna summa innefattar också upprätthållandet av besiktningsserviceregistret, som beräknas kosta 80 000 euro. Utgiften är en utgift av engångsnatur.

Kostnadsstegringen på 115 000 euro till följd av behandlingen av besiktningstillfällenas

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 med iakttagande av nettobudgetering. 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 lagen om besiktningens verksamhet ökar statens utgifter med sammanlagt 2 755 000 euro, varav 2 640 000 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 3,5 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 är ca 3,5 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 fordonsbesiktningens verksamhet

Den föreslagna lagen om fordonsbesiktningens verksamhet kan antas leda till att koncessionshavarna har olika verksamhets sätt, 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 Trafiksäkerhetsverkets besiktningstillsynsprocesser måste reformeras och till ett större behov av tillsyn över besiktningsverksamheten än för närvarande. Utvecklandet av nya statistiska tillsynsmetoder och det växande antalet besiktningsställena som ska övervakas kräver mera personresurser av Trafiksäkerhetsverket än för närvarande.

Propositionen förväntas utöka det totala antalet besiktningsställena, 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 personalresurser. 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 föreskrifter om besiktningsanordningar och besiktningsställenas 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 bör 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 med 2–3 årsverken vilket genomförs enligt det antal anställda som har godkänts i produktivhetsprogrammet 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 besiktningsställena 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 lagen om fordonsbesiktningsverksamhet ska besiktnings-, service- och reparationstjänster kunna fås på samma verksamhetsställe. Eftersom tjänsterna sålunda ska kunna skötas med ett enda besök, minskar miljöölagigheterna till följd av att fordonen måste köras till besiktning, service och reparation.

### 3.4 Samhälleliga konsekvenser

Den föreslagna lagen om lagen om fordonsbesiktningsverksamhet

Enligt den föreslagna lagen om fordonsbesiktningens verksamhet ska besiktningsskänning 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 besiktningstillfällen för tunga fordon. För närvarande finns det lika många ordinarie besiktningstillfällen för lätta och tunga fordon fast besiktningarna av tunga fordon utgör bara cirka 6 procent 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. Besiktningstillfällenas placering kan också bli kundvänligare än nu, när det blir möjligt att bättre beakta behoven hos målgruppen för besiktningarna.

Enligt propositionen ska besiktningsskänning 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. Besiktningens verksamhets 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 besiktningens 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 antalet enskilda godkännanden uppgår till 11 000–14 000 varje år. För närvarande kan enskilda godkännanden med stöd av den tillfälliga lagen om enskilt godkännande beviljas av alla besiktningstillfällen som har registreringsbesiktningstillfällen. Beviljandet av enskilda godkännanden är dock kraftigt centraliserat, eftersom cirka 10 procent av besiktningstillfällena behandlar 75 procent av de enskilda godkännandena. De föreslagna ändringarna kan leda till att nätverket av beviljare av enskilda godkännan-

den utglesas. Samtliga besiktningstillfällen 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 besiktningstillfällen.

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 besiktningstillfällen 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 besiktningens verksamhet, som finns i anslutning till Fordonsförvaltningscentralen.

I september 2007 publicerades den utredning som Fordonsförvaltningscentralen låtit TalentPublicHous Oy göra om prisutvecklingen inom besiktningens verksamhet [Fordonsförvaltningscentralens utredningar nr 2/2007: Selvitys katsastustoiminnan hintakehityksestä 1994–2007 (Utredning om prisut-



vecklingen 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 vid ministeriet. På mötet redogjorde Fordonsförvaltningscentralens företrädare för ämbetsverkets förslag. Under mötet hördes också intressentgruppernas preliminära synpunkter på saken.

I avsnitt 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 vid 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 lagutkastet senare. Efter detta samråd ordnade ministeriet också flera enskilda samråd om lagutkastet, där man enskilt hörde flera myndigheter, företag och den övriga bilbransch som hör till besiktningsbranschens intressentgrupper.

I december 2010 överlämnades regeringens proposition med förslag till lagstiftning om ordnandet av uppgifter som gäller besiktning och enskilt godkännande av fordon (RP 314/2010 rd) till riksdagen. Sakinnehållet i den nu föreliggande propositionen, som har uppdaterats till vissa delar, är i stort sett densamma som i den proposition som överlämnades i december 2010.

Konsekvenserna av denna proposition har behandlats i Rambolls andra utredning. Vissa av resultaten i den behandlas i avsnitt 3.

#### 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, Rörliga polisen, Trafikskyddet, Trafikförsäkringscentralen, Konkurrensverket, Konsumentverket, Privata Besiktningsställets 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 vissa privata besiktningsföretag yttrande om förslaget.

Största delen av remissinstanserna ansåg att de allmänna målen för propositionen kan understödjas. Flera remissinstanser ansåg att lagändringarna ökar konkurrensen i besiktningsbranschen, vilket borde dämpa prisstegringen på besiktningar och effektivare styra besiktningsutbudet enligt efterfrågan. De besiktningsföretag som är verksamma för närvarande ansåg att tillgången till besiktnings-tjänster hade förbättrats och besiktningspriserna börjat sjunka inom ramen för den gällande lagen och att det inte behövs någon lagändring för att påverka dessa saker.

#### 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, Konkurrensverket, Konsumentverket, Trafiksäkerhetsverket, Autoalan Keskusliitto ry, Automobilförbun-

det rf, Bilimportörerna rf, Autoalan ja Korjaamoiden Liitto ry, Liikenneympäristöyhdistys ry, Suomen Taksiliitto ry och Finlands Transport och Logistik SKAL rf. Linja-autoliitto ry förhöll sig positivt till en lindring av kraven på oberoende, om koncessionerna för lätta och tunga fordon separeras. 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. Fackförbundet Pro rf, Autokatsastajat AK ry, Privata Besiktningstillämnas Förbund rf, A-Besiktning Ab, K1 Katsastajat Oy, Åbo yrkeshögskola och Besiktningmännen för Motorfordon rf inte att kravet på oberoende skulle lindras. De som inte understödde att kravet på oberoende skulle lindras motiverade oftast sin ståndpunkt med att opartiskheten och kvaliteten i fråga om besiktningssverksamheten äventyras och att besiktningstjänsterna för specialfordon och tunga fordon försämras. 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 besiktningsskoncessionerna för lätta och tunga fordon

För att besiktningsskoncessionerna för lätta och tunga fordon borde separeras talade bl.a. Konkurrensverket, Konsumentverket, Trafiksäkerhetsverket, Automobilförbundet rf, Autoalan ja Korjaamoiden Liitto ry, Autoalan Keskusliitto ry och Bilimportörerna rf. Finlands Transport och Logistik SKAL rf förordade i sitt yttrande att koncessionerna separeras men förutsatte att besiktningssnätverket för tunga fordon inte får bli oskäligt glest på den avlägsna glesbygden och att reformen inte får leda till att besiktningsspriserna för tunga fordon stiger. 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 besiktningssbranschen ökar konkurrensen och tillgången till besiktningstjänster enligt den faktiska efterfrågan samt dämpas prisstegringen på besiktningar och minskar eventuell subvention

av besiktningsskostnaderna för tunga fordon med besiktningarna av lätta fordon.

Yttranden där en separering av besiktningsskoncessionerna för lätta och tunga fordon inte understöddes kom från Åbo yrkeshögskola, Privata Besiktningstillämnas Förbund rf, Besiktningmännen för Motorfordon rf, Autokatsastajat AK ry, A-Besiktning Ab, Linja-autoliitto ry, Suomen Taksiliitto ry och K1 Katsastajat Oy. De som inte understödde en separering av besiktningsskoncessionerna motiverade allmänt sin ståndpunkt med att tillgången till besiktningstjänster för tunga fordon försämras och priserna stiger.

#### Förslag till ändringar av utbildningskraven för besiktare

Av remissinstanserna förhöll sig inrikesministeriets polisavdelning, Konkurrensverket, Trafikförsäkringscentralen, Automobilförbundet rf, Suomen Taksiliitto ry, Finlands Transport och Logistik SKAL rf, Bilimportörerna rf, Autoalan Keskusliitto ry, Autoalan ja Korjaamoiden Liitto ry, Linja-autoliitto ry och Rörliga polisen 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 besiktningssbranschen och dämpar därigenom prisstegringen på besiktningar.

Besiktningmännen för Motorfordon rf, A-Besiktning Ab, Privata Besiktningstillämnas Förbund rf, Autokatsastajat AK ry och Linja-autoliitto 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 försämras.

#### Besiktningssserviceregistret

Yttranden där ibruktageandet av besiktningssserviceregistret understöddes kom från arbets- och näringsministeriet, Rörliga polisen, Konkurrensverket, Konsumentverket, Trafikförsäkringscentralen, Finlands Trans-

port och Logistik SKAL rf, Bilimportörerna rf samt Autoalan Keskusliitto ry. De som understödde besiktningsregistret motiverade sin ståndpunkt allmänt med att registret förbättrar kvaliteten på kundbetjäningen, gör den administrativa verksamheten mera genomskådlig och gör det lättare för konsumenterna att jämföra priser.

Privata Besiktningsstälernas Förbund rf, Åbo yrkeshögskola, A-Besiktning Ab och KI Katsastajat understödde inte inrättandet av besiktningsregistret i sina yttranden. Dessa instanser motiverade sin negativa ståndpunkt allmänt med att besiktningsregistret skulle orsaka verksamhetsutövarna mera kostnader och arbete.

#### Annat beaktansvärt i yttrandena

Finansministeriet ansåg i sitt yttrande att det var bra att propositionen hade kompletterats på det sätt som budgetavdelningen hade föreslagit tidigare bl.a. i fråga om kostnads-, inkomst- och budgetkonsekvenserna av enskilt godkännande och målen för antalet årsverken i produktivetsprogrammet. Dessutom ansåg finansministeriet att ändringen enligt propositionen att övergå till en tillsynsavgift för besiktningsverksamhet av skattens natur och i och med den till budgetering av des-

sa avgifter enligt bruttoprincipen var motiverad och viktig.

Justitieministeriet kom i sitt yttrande med flera ändringsförslag i lagutkastet samt betonade vikten av att god förvaltning tillgodoses i besiktningsverksamheten. Justitieministeriets yttrande och de andra ställningstagandena har beaktats vid den fortsatta beredningen av propositionen.

Konsumentverket ansåg i sitt yttrande att tillgången till besiktnings tjänster till skäligt pris i hela landet borde tryggas direkt på lagnivå. Förslaget att trygga tillgången till besiktnings tjänster till skäligt pris i hela landet ansågs inte vara realistiskt på grund av att det är problematiskt att genomföra i praktiken. På besiktningsmarknaden grundar sig utbudet och prissättningen av tjänster på fri konkurrens mellan dem som erbjuder tjänster med stöd av koncession.

I propositionen strävar man efter att säkerställa tillgången till besiktnings tjänster till skäligt pris i hela landet genom att öka möjligheterna att erbjuda tjänster och förbättra konkurrensförutsättningarna på besiktningsmarknaden samt genom att göra det lättare att effektivt rikta besiktnings tjänsterna enligt den faktiska efterfrågan.

## DETALJMOTIVERING

**1 Lagförslag****1.1 Lagen om fordonsbesiktningsverksamhet****1 kap. Allmänna bestämmelser**

**1 §. Tillämpningsområde.** Enligt 1 mom. ska lagen i överensstämmelse med den gällande besiktningskoncessionslagen tillämpas på dem som söker koncession och dem som med stöd av koncession bedriver besiktningsverksamhet samt på dem som ger sådan utbildning som förutsätts i besiktningsverksamhet. I lagen föreslås också allmänna bestämmelser om bedrivande av besiktningsverksamhet och tillsynen över den.

*I 2 mom. föreslås för tydlighetens skull en bestämmelse enligt vilken bestämmelser om arrangör 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 §. Lagens tillämpning 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 besiktningsställe 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 besiktningsställen som avses i den gällande be-

siktningskoncessionslagen. 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 besiktningsställen; 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 besiktningsställen 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. 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-, registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktningar.

Enligt 2 punkten avses med person som svarar för besiktningens verksamhet en sådan person som svarar för de besiktningar som utförs på besiktningstället 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 M<sub>1</sub>), samt paketbilar (kategori N<sub>1</sub>), mopeder, motorcyklar, tre- och fyrhjulringar samt lätta fyrhjulringar (kategori L), släpvagnar med en totalmassa av högst 3,5 ton (kategori O<sub>1</sub> och O<sub>2</sub>) och terrängfordon. Motsvarande begrepp definieras inte i den gällande besiktningskoncessionslagen. Bestämmelser om vilka fordon som ska genomgå periodiska besiktningar finns i besiktningförordningen.

Enligt 5 punkten avses med tunga fordon personbilar (kategori M<sub>1</sub>) med en totalmassa som är större än 3,5 ton, lastbilar (kategori N<sub>2</sub> och N<sub>3</sub>), bussar (kategori M<sub>2</sub> och M<sub>3</sub>), släpvagnar med en totalmassa som är större än 3,5 ton (kategori O<sub>3</sub> och O<sub>4</sub>), traktorer (kategori T och C), trafiktraktorer och motorredskap. Motsvarande begrepp definieras inte i den gällande besiktningskoncessionslagen.

I 2 § i trafikministeriets beslut om tilläggutbildning för fordonsbesiktningsspersonnel definieras lätta och tunga fordon. I nämnda paragraf 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 for-

don är alla bussar tunga fordon. Alla traktorer och motorredskap är också tunga fordon, men de omfattas inte av skyldigheten att genomgå periodiska besiktningar. Den föreslagna klassificeringen motsvarar den nuvarande utbildningspraxisen för besiktare.

Enligt 6 punkten avses med besiktningsseriveregistret 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 besiktningens priser samt att där jämföra besiktningställets tjänster och priser.

## 2 kap. Besiktningskoncession

4 §. *Koncessionskrav.* Enligt paragrafen ska besiktningens verksamhet 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 får utföras utan besiktningskoncession.* I 1 mom. intas en del av bestämmelsen i 2 § 3 mom. i den gällande besiktningskoncessionslagen i sak oförändrad. Enligt momentet kan genom förordning av statsrådet bestämmas att smärre delar av besiktningens uppgifterna får utföras även av något annat kontrollställe än ett besiktningställe. 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 besiktningförordningen 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., som delvis föreslås bli intaget i momentet, 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 besiktningsslagen. I den gällande besiktningskoncessionslagen förutsätts att alla besiktningstillfällen utför besiktningar av alla fordon, och koncessionerna uppdelas i lagens 7 § enligt besiktningsslagen i besiktningstillfällen som utför periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar eller besiktningstillfällen som utför alla besiktningsslag.

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 koncessionslagen. Av de föreslagna koncessionslagen motsvarar 1 och 2 punkten tillsammans och 3 och 4 punkten tillsammans koncessionslagen i den gällande besiktningskoncessionslagen.

För närvarande har endast besiktningar av lätta fordon kunnat utföras vid besiktningstillställets filial. Endast ett besiktningföretag

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 besiktningsslaget för tunga fordon. Varje år utförs cirka 15 gånger flera besiktningar av lätta fordon än av tunga fordon. Sålunda är det ändamålsenligt att antalet besiktningstillfällen som utför besiktningar av dessa fordonslag avviker från varandra.

Till följd av den föreslagna ändringen uppkommer det sannolikt besiktningstillfällen som är specialiserade enbart på lätta fordon och besiktningstillfällen som är specialiserade enbart på tunga fordon. Antalet besiktningstillfällen som utför enbart periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar av lätta fordon kan förutspås öka jämfört det nuvarande antalet verksamhetsställen. Det är också sannolikt att antalet besiktningstillfällen 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 besiktningstillställena att specialisera sig på vissa typer av besiktningar, varvid respektive besiktningstillställes 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 av koncession i fråga om besiktningstillfällen som utför endast periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar avviker från förutsättningarna för beviljande av koncession i fråga om besiktningstillfällen som utför registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktningar.

Enligt 6 § i den gällande besiktningskoncessionslagen krävs att 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 oberoende slopas i fråga om besiktningstillfällen 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 besiktningstillfällena 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 besiktningstillfällena. 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 besiktningåtgärder 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 hans eller hennes handlingsbehörighet inte ha begränsats.

Enligt *1 mom. 3 punkten* förblir sökandens tillförlitlighet en förutsättning för beviljande av besiktningstillstånd i överensstämmelse med 3 § i den gällande besiktningstillståndslagen. 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 besiktningstillståndet. Som sådan kan betraktas en sådan organisationsstruktur där ledningen och besiktningstillståndshandlingen och den andra verksamheten samt tillsynen över arbetet är ordnade separat. Motsvarande utredning förutsätts även i det fallet att besiktningstillståndshandlingen 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 tillräckligt täckande kvalitetsledningssystem som är certifierat enligt SFS-EN ISO 9001:2008 eller en nyare ifrågavarande standard. Det ska finnas ett sådant system för varje besiktningstillfälle, vilket också konstateras i denna punkt. I kvalitetsledningssystemet ska beaktas de krav som föreskrivs i fråga om besiktningstillståndshandlingen i denna lag och med stöd av den, varvid systemet fungerar som ett effektivt hjälpmedel vid tillsynen över besiktningstillståndshandlingen. I 3 § i den gällande besiktningstillståndslagen förutsätts att sökanden ska kunna säkerställa en tillräcklig kvalitet på verksamheten. Enligt 3 § i trafikministeriets beslut om koncession för fordonsbesiktning ska besiktningstillståndshandlingens kvalitet visas med en uppdaterad kvalitetsmanual på varje besiktningstillfälle. 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 ackrediterat certifieringsorgan. Detta underlättar Trafiksäkerhetsverkets tillsyn över besiktningstillståndshandlingen. För besiktningstillståndshandlingen 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 ackreditering enligt den noggrannare standarden. I detta skede kan standarden SFS-EN ISO 9001 anses garantera tillräcklig kvalitet på besiktningstillståndshandlingen tillsammans med Trafiksäkerhetsverkets tillsyn och andra krav som föreslås i denna lag.

Enligt *1 mom. 6 punkten* ska sökanden förutsättas ha i sin tjänst en myndig, tillförlitlig och yrkesskicklig person som svarar för besiktningstillståndshandlingen 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 besiktningstillståndslagen där det i 4 § förutsätts att den ansvariga personen är tillförlitlig och enligt 5 §

anses sökanden vara sakkunnig, om för besiktningssället har anmälts en behörig person som svarar för besiktningens verksamhet.

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 §. Besiktarna ska ha kör rätt.

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 besiktningens anordningar och utrustning för att besiktningarna ska kunna utföras korrekt. Närmare bestämmelser om besiktningens anordningar och utrustning finns i 12 §.

Enligt *1 mom. 10 punkten* förutsätts att sökanden i överensstämmelse med 12 § i den gällande besiktningenskoncessionslagen 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 besiktningenskoncessionslagen 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 besiktningens verksamhet eventuellt orsakar fordon. Ansvarsförsäkringens försäkringsbelopp ska med beaktande av besiktningens verksamhetens art och omfattning vara tillräckligt för att ersätta de skador som besiktningens verksamhet eventuellt orsakar och den ska till övriga villkor motsvara normal försäkringspraxis i branschen. I den gällande besiktningenskoncessionslagen 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 besiktningenskoncession 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 specialkunnande av besiktaren, vilket till följd av ändringen koncentreras endast till de besiktningssällena som utför dessa besiktningar. Till följd av att kunnandet 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 besiktningens verksamhet för flera besiktningssällen än ett, om han eller hon faktiskt kan svara för sina uppgifter. Som särskilda skäl kan åtminstone betraktas korta öppettider på besiktningssället och att antalet fordon som omfattas av besiktningens skyldighet 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 besiktningenskoncessionslagen ska besiktningssällets lokaler vara belägna nära varandra. Enligt motiveringen till den gällande besiktningenskoncessionslagen



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 besiktningssällen kan etablera sig i besiktningssbranschen vilkas lokaler och anordningar 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 besiktningssällen 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 besiktar 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 58 § 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 besiktningss-tjänster i regionen ska bedömas. Då ska man åtminstone beakta avståndet mellan det besiktningssälle som enligt planerna ska inrättas med avvikande krav och ett besiktningss-

ställe 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 besiktningställe för tunga fordon vara över femtio kilometer. Med regionen förstås området på ungefär femtio kilometer radie kring det besiktningställe som beviljats koncession med avvikande krav.

Enligt 3 mom. ska besiktningsskoncessionen för ett besiktningställe som inrättats med avvikande krav återkallas, om besiktningsskoncession beviljas ett besiktningställe för tunga fordon som uppfyller alla krav i regionen och om inte lokalerna och anordningarna på besiktningstället fås att uppfylla samtliga krav på ett verksamhetsställe som motsvarar kraven. På så vis får ett besiktningställe som inrättats med avvikande krav inte ogrundad konkurrens fördel i förhållande till ett sedvanligt besiktningställe. Ett besiktningställe som inrättats med avvikande krav ska upphöra med sin verksamhet inom ett år efter det att ett besiktningställe som uppfyller alla krav och som besiktar tunga fordon inleder sin verksamhet i regionen. Som den tidpunkt då verksamheten inleds betraktas den tidpunkt då det första tunga fordonet faktiskt besiktas på besiktningstället.

**9 §. Bedömning av sökandes tillförlitlighet.** Enligt det föreslagna 1 mom. ska förutom sökanden den som utövar ett bestämmande inflytande över en sökande som bedriver verksamhet i bolagsform vara tillförlitlig. Bestämmelser om tillförlitlighet i fråga om den person som svarar för besiktningsskoncessionen och besiktarna ingår i en annan paragraf än den om sökandens tillförlitlighet. Genom detta framhävs att den tillförlitlighet som förutsätts av den som söker besiktningsskoncession är annorlunda än tillförlitligheten i fråga om den person som svarar för besiktningsskoncessionen och besiktarna.

Vad gäller en sökande som bedriver verksamhet i bolagsform krävs det tillförlitlighet av de personer som utövar ett bestämmande inflytande över sökanden, vilket avses gälla åtminstone medlemmar och ersättare i bolagets styrelse, verkställande direktören, bolagsmän i ett öppet bolag och ansvariga bolagsmän i ett kommanditbolag. I ett aktiebo-

lag avses en person ha bestämmande inflytande över en sökande om han eller hon är en aktieägare med aktiemajoritet, även om också en mindre ägarandel med stöd av bestämmelserna i bolagsordningen kan ge upphov till ett bestämmande inflytande. Ett bestämmande inflytande kan också grunda sig på särskilda avtal.

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 2 mom. 1 punkten ska alla straff för långa fängelsestraff under de tio senaste åren för alla personer som avses i bestämmelsen leda till att sökanden inte anses tillförlitlig.

Enligt 2 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 de 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 besiktningsskoncession 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 2 mom. 3 punkten ska alla fängelsestraff på högst sex månader eller upprepade bötesstraff för brott som anses visa att personen i fråga är uppenbart olämplig att bedriva besiktningsskoncession vilka de personer som avses i bestämmelsen dömts till under de tre senaste åren leda till att sökanden inte anses tillförlitlig. Bedömning av lämpligheten 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 besiktningens verksamhet. Om gärningen är ägnad att försämra medborgarnas förtroende för den som bedriver besiktningens verksamhet visar gärningen på olämplighet. Sådana gärningar är åtminstone de brott som avses i 2 mom. 2 punkten samt brott som leder till körförbud. Med upprepade bötesstraff avses här minst tre bötesstraff.

Enligt 3 mom. ska en person som avses i 1 mom. utöver de situationer som avses i 2 mom. inte heller betraktas som tillförlitlig att bedriva besiktningens verksamhet i de fall som föreslås i 3 mom. 1–3 punkten.

Enligt 3 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 3 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 besiktningens koncessionen med stöd av 43 § 2 och 3 mom. Avsikten är att förhindra t.ex. att personen i fråga blir ägare till ett annat besiktningställe 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 har försummat att iaktta det föreskrivna kravet på opartiskhet i besiktningens verksamheten

Enligt 3 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 besiktningens verksamhet 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 besiktningens verksamhet. I allmänhet ska det dock räcka med två varningar eller förbud mot att utföra besiktning.

**10 §. Beslut om sökandes tillförlitlighet.** I lagen föreslås en ny paragraf enligt vilken Trafiksäkerhetsverket på begäran av antingen sökanden eller en i 9 § avsedd annan person ska besluta om sökanden eller en i 9 § avsedd annan person är tillförlitlig. Sökanden kan innan han eller hon lämnar in ansökan om besiktningens koncession eller t.ex. skaffar finansiering eller lokaler som behövs i besiktningens verksamheten ha behov av att utreda om sökanden över huvud taget har någon möjlighet att få besiktningens koncession. Av denna orsak kan sökanden ha behov av att låta Trafiksäkerhetsverket undersöka den egna tillförlitligheten eller tillförlitligheten hos sina i 9 § avsedda andra personer innan besiktningens koncession söks. Ibland kan också Trafiksäkerhetsverket ha behov av att utreda om en sökande eller en i 9 § avsedd annan 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 §. Bedömning av sökandes oberoende.** Med avvikelse från den gällande besiktningens koncessionslagen föreslås det att tillförlitligheten bedöms endast i fråga om den som söker besiktningens koncession som berättigar till registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktningar.

Den som söker besiktningens koncession 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 person i någon annan dominerande ställning. Den som söker besiktningens koncession som berättigar till periodiska besiktningar och kontrollbesiktning-

ar ska åter organisera sin verksamhet så att annan verksamhet i anslutning till fordon än besiktningens verksamhet 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 besiktningens verksamhet inte inverkar på slutresultatet av besiktningen.

Enligt 1 mom. ska den som söker besiktningenskoncession som berättigar till registrerings-, 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 besiktningenskoncession 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 ordnande av enskilt godkännande av fordon 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 anorlunda för den som söker besiktningenskon-

cession som berättigar till registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktningar än för den som vill börja utföra periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar.

De som innehar besiktningenskoncession 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 besiktningenskoncessionslagen 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 besiktningenskoncession 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 besiktningenskoncession att delta t.ex. som medlem i organisationsverksamhet i bilbranschen. I enlighet med nuvarande praxis får sammanslutningens stadgar och övriga verksamhet dock inte innebära villkor som medför beroende.

Paragrafens 3 mom. motsvarar i sak 6 § 3 mom. i den gällande besiktningenskoncessionslagen, dock så att koncessionshavaren kan vara en teknisk tjänst och godkänd sakkunnig som avses i 47 och 48 § i fordonslagen. Tekniska tjänster och godkända sakkunniga kan ge utlåtanden om 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 §. Besiktningensställets lokaler och besiktningensanordningar.** I 1 mom. föreskrivs om lokalerna på ett sätt som överensstämmer

med den gällande besiktningsskoncessionslagen så att lokalerna ska vara sådana att 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 i princip ryms in och där kontrollerna kan utföras korrekt även när det råder sträng kyla. Lokalerna ska lämpa sig för besiktning av sådana fordon med normala mått som avses i besiktningsskoncessionen. Det kan dock inte förutsättas att t.ex. lokaler som är avsedda för besiktning av lätta fordon är så dimensionerade att alla slags fordon med tydligt avvikande mått, såsom stora paket- och husbilar, kan besiktas på besiktningssället. Fordon med tydligt avvikande mått kan vid behov besiktas i lokaler för tunga fordon eller med stöd av tillstånd enligt 25 § i utrymmen utanför besiktningssället. Separata lokaler på besiktningssället ska ligga nära varandra på grund av kundbetjäningen och för att den person som svarar för besiktningsskoncessionslagen ska kunna sköta sina uppgifter.

I 2 mom. förutsätts det att besiktningssället har 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 besiktningsskoncessionslagen. 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 besiktningssällets 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 besiktningsskoncessionslagen.

När Trafiksäkerhetsverket utfärdar föreskrifter om de maximala avstånden mellan lokalerna ska man beakta kundbetjäningssynpunkter och möjligheten för den person som svarar för besiktningsskoncessionslagen att försäkra vederbörlig verksamheten på besiktningssället. Mellan lokalerna för lätta och tunga fordon ska man i enlighet med nuva-

rande praxis kunna tillåta en körsträcka som är högst tio kilometer lång och som tar högst 15 minuter. Besiktningsskoncessionslagen ska dock ligga nära varandra så att kunden inte åsamkas orimligt dröjsmål under besiktningen på grund av avstånden. Den person som svarar för besiktningsskoncessionslagen ska kunna anses ha möjlighet att sköta uppgiften om han eller hon vid behov kan komma till den lokal där besiktningen utförs och detta inte åsamkar kunden orimligt dröjsmål.

I den gällande besiktningsskoncessionslagen 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 som ska besiktas provkörs. Det föreslås att detta krav slopas. Ändringen gör det lättare att inrätta besiktningssällen särskilt i tätbebyggda områden. Avsikten är ändå inte att slopa provkörningen, utan Trafiksäkerhetsverket kommer att ge besiktningssället en noggrannare anvisningar än nu om provkörningen, varför ändringen inte har någon praktisk inverkan på kvaliteten på besiktningen och därigenom på trafiksäkerheten. Exempelvis i Sverige behöver besiktningssället inte ha någon provkörningsbana.

13 §. *Ansökan om besiktningsskoncession.* I paragrafen föreskrivs om ansökan om besiktningsskoncession och om de bilagor och utredningar som ska fogas till koncessionsansökan.

Enligt 1 mom. ska besiktningsskoncession 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 besiktningsskoncessionslagen.

Enligt 2 punkten ska det uppges i ansökan vilken slags koncession som söks. I 6 § föreslås bestämmelser om fyra koncessionslag. Enligt nämnda 6 § ska koncession kunna beviljas för flera koncessionslag 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 organisationschema. 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. **Krav på personer som svarar för besiktningsverksamhet och på besiktare**

**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 besiktningsverksamhet 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, tullklaringsbrott 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 trafikförseelser i vissa fall vara ett klarare tecken på likgiltighet än en enstaka 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 prövas från fall till fall.

**17 §. Krav på besiktarens yrkesskicklighet.** I lagen föreslås allmänna bestämmelser om kraven på besiktarens 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 den minimiutbildning som krävs av personer



som kommer in i branschen. Bestämmelser om den finns i 18 §. 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 prov 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 besiktningssuppgifter 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 bilteknik 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 besiktningsskoncessionslagen 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 ingenjörnivå av unga besiktare som kommer in i branschen. Således har kravet på grundutbildning för branschen stigit utan att bestämmelserna om besiktningssverksamheten 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 teknikernivå 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 bilinjer kunna godkännas de examina vid transport-, logistik- och maskinlinjer som omfattar tillräckliga grundläggande

studier i maskinteknik. Som specialyrkesexamen ska åtminstone kunna godkännas specialyrkesexamen för bilmekaniker och arbetsledning inom bilbranschen samt som yrkesexamen yrkesexamen för bilmekaniker och tungmaterielmekaniker.

Genom en särskild 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 fordonsbesiktningsspersonal. 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 fordonsbesiktningsspersonal. 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 som 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 besiktningssuppgifterna. 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 besiktningssbranschen 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 fordonsbesiktningsspersonal. Avsikten är inte att i sak ändra de gällande bestämmelserna på förordningsnivå till följd av den föreslagna lagen. Vissa bestämmelser måste emellertid upphävas eller ändras 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 § i den gällande besiktningskoncessionslagen och som tillämpas på ingenjörstudier som fullgjort grundstudier i yrkesämnen innan de avlagt ingenjörsexamen. Dessutom förlängs studerandes tidsbestämda rätt att utföra besiktningar till två år samt ut-

vidgas 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 ingenjörstudierande 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 besiktartutbildning, 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 motsvara innehållet i den gällande besiktningskoncessionslagen och trafikministeriets 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 be-

siktningar 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 besiktningsverksamhet.** I paragrafen föreslås skyldigheter för innehavaren av besiktningskoncession att sköta be-

siktningens verksamheten opartiskt och utan att diskriminera någon kundkrets eller något fordon som omfattas av koncessionen. Besiktningstillägena 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 ibruktage och andra motsvarande omständigheter.

Enligt den föreslagna bestämmelsen i momentet ska skyldigheten att besikta fordon dock inte gälla sådana fordon som till sina mått tydligt avviker från normala fordon och som därför inte ryms att besiktas inomhus på besiktningstilläget. I praktiken besiktas sådana lätta fordon på besiktningstillägen för tunga fordon eller utanför besiktningstilläget i enlighet med 25 §. Den grundläggande bestämmelsen om besiktningstillägets lokaler finns i 12 § och enligt den meddelar Trafiksäkerhetsverket närmare bestämmelser.

I 2 mom. krävs att innehavaren av besiktningskoncession och verksamhetsstället ska ordna sin verksamhet så att andra omständigheter än bedömningen 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 eventuellt gynnas i samband 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 besiktningstilläget 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 besiktningstillä-

let erbjuder eller marknadsför tillsammans med eller till gemensamt pris för fordon i den aktuella fordonskategorin. Härigenom försöker man säkerställa att det på de besiktningstillägen som förutom besiktningens verksamhet 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 besiktningens verksamhetens opartiskhet och konsumenternas valfrihet. Kravet ger konsumenten möjlighet att välja om han av verksamhetsställets tjänster använder sig av endast besiktningstjänsterna i enlighet med verksamhetsställets offentliga förvaltningsuppgift eller om han vill kombinera besöket på besiktningstilläget 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 besiktningstilläget 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 besiktningstilläget.

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 åtgärder som riktas mot samma fordon tidsmässigt och även i övrigt ska utföras separat minskar besiktningstillägenas 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 besiktningssälle som underkänt fordonet. Detta gör att besiktningssällena 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 besiktningssverksamhet och reparationsverksamhet utgör separata åtgärder och händelser. 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 besiktningsskoncession har ett certifierat kvalitetsledningssystem som åtminstone uppfyller kraven enligt standarden SFS-EN ISO 9001:2008 för besiktningssverksamheten. Genom det certifierade kvalitetsledningssystemet säkerställs att kunderna i uppgifter som hör till besiktningssverksamheten och när verksamheten organiseras bemöts opartiskt och icke diskriminerande och på ett sätt som är oberoende av annan affärsverksamhet som eventuellt bedrivs på besiktningssället.

**24 §. Undantag från förvaltningslagens jävskrav vid besiktning.** I paragrafen förslås 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 ett fordon som innehavaren av besiktningsskoncessionen 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 besiktningssstjänster i glesbygden.

Till övriga delar ska bestämmelserna om jäv tillämpas i besiktningssverksamheten, eftersom det vid besiktning är fråga om en offentlig förvaltningsuppgift. Fordon som ägs eller innehas av innehavaren av besiktningsskoncessionen eller dennes företag får inte genomgå periodisk besiktning eller kontrollbesiktning på koncessionshavarens 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 besiktningsskoncession ska enligt 7 § också visa att besiktningssverksamheten 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, besiktningssställets 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 besiktningssstjänster stöds av kravet i 7 § på att i besiktningssverksamheten ska iaktas ett certifierat kvalitetsledningssystem som åtminstone uppfyller kraven i standarden SFS-EN ISO 9001:2008. Kvalitetsledningssystemet hjälper verksamhetsstället att bedriva verksamheten så att besiktningssverksamheten och eventuellt annat serviceutbud som gäller fordon hålls åtskilda från varandra i företagets verksamhet.

**25 §. Utförande av besiktning utanför besiktningstillståndet.** Paragrafen motsvarar delvis 7 § i trafikministeriets beslut om koncession för fordonsbesiktning.

Enligt *1 mom.* ska innehavaren av besiktningsskoncession i utrymmen utanför besiktningstillståndets 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 besiktningstillståndets lokaler eller som det annars vore oändamålsenligt att besikta i besiktningstillståndets 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 besiktningstillståndet få utföra besiktningarna på de villkor som nämns i paragrafen utan tillstånd av Trafiksäkerhetsverket. De utrymmen utanför besiktningstillståndet som används för besiktningarna ska med beaktande av de besiktningar som utförs i dem motsvara de krav som ställs på det ordinarie besiktningstillståndets 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 besiktningstillståndet. Förutsättningen för att tillstånd ska beviljas är att det på grund av det stora antalet fordon, trafiksäkerheten, miljöömständigheter eller någon annan motsvarande orsak är oändamålsenligt att föra fordonen till besiktningstillståndet för besiktning. En ytterligare förutsättning för att tillstånd ska beviljas är att utrymmena utanför besiktningstillståndet samt de anordningar och den utrustning som används vid besiktningen med beaktande av de utförda besiktningarna motsvarar de föreskrivna kraven på det ordinarie besiktningstillståndets lokaler, anordningar och utrustning. Med att det annars är oändamålsenligt avses t.ex. förflyttning av ett bilmuseums fordon till det ordinarie besiktningstillståndet då det är mera ändamålsenligt att besikta dem i museets lokaler och situationer då ett fordon på grund av att dess mått avviker från det normala inte kan besiktas på besiktningstillstållena i närheten. De utrymmen som används för besiktningarna ska vara godkända av Trafiksäker-

hetsverket och de ska vid behov inspekteras innan tillstånd beviljas. För närvarande finns ungefär 30 motsvarande, giltiga 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 besiktningstillståndet enligt *1* och *2 mom.* Genom de närmare föreskrifterna preciseras hur de besiktningsslag som kan utföras utanför verksamhetsstillståndet 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 verksamhetsstillståndet och när det vore oändamålsenligt att utföra besiktningen på det ordinarie besiktningstillståndet.

**26 §. Anmälan av serviceuppgifter och besiktningsservicepriser 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 besiktningsskoncession och ärenden i anslutning till deras besiktningstjänster. Registret ska vara tillgängligt för alla bland Trafiksäkerhetsverkets elektroniska tjänster. Trafiksäkerhetsverket ska också själv kunna utnyttja registret genom att publicera olika slags prisuppgifter, statistik och meddelanden till medborgarna.

I egenskap av registeransvarig svarar Trafiksäkerhetsverket för att besiktningsserviceregistret finns och är tillgängligt men enligt förslaget till *1 mom.* ska innehavarna av besiktningsskoncession själva föra in de uppgifter som uppräknas i momentet i registret genom direkt anslutning.

Enligt *1 punkten* ska av besiktningsserviceregistret framgå besiktningstillståndets kontaktuppgifter och läge. På så vis kan kunderna med hjälp av registret ta reda på vilka betjäningstillstållena 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 besikt-

ningskoncession enligt 43 § förutsätts bedriva koncessionsenlig besiktningsservice regelbundet behöver besiktningstjänster inte vara tillgängliga varje dag.

Enligt 3 punkten ska i besiktningsserviceregistret även föras in uppgifter om de besiktningstjänster som erbjuds och de avgifter som allmänt tas ut för dem enligt fordonskategorier och besiktningsslag. Det ska vara fråga om de priser till vilka tjänsterna allmänt kan fås. Bestämmelsen utgör i sig inget hinder för besiktningstillägget 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 besiktningsserviceregistret. 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 besiktningsservicekoncession att göra dessa rättelser och ändringar. När verket upptäcker eller annars får kännedom om att en innehavare av besiktningsservicekoncession 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 besiktningsserviceverksamhet 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 besiktningstilläggs tjänster och priser.

I 57 § 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 58 § 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

besiktningsservicekoncessioner som beviljas efter det att lagen trätt i kraft.

**27 §. Bevarande och utlämnande av besiktningshandlingar.** I 1 mom. föreskrivs om förvaringen av intyg och övriga handlingar som gäller registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktningar.

Momentet motsvarar i sak 14 a § i den gällande besiktningsservicekoncessionslagen. Till skillnad från den fogas emellertid till bestämmelsen om utlämnande av uppgifter ett omnämmande av att uppgifter kan utlämnas trots 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 besiktningstillägget 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 besiktningstillägget. Enligt förslaget ska handlingar och kontrollintyg som gäller periodisk besiktning i enlighet med nuvarande praxis bevaras 2 år och övriga handlingar 15 år. Med övriga handlingar avses i första hand handlingar som gäller kontrollbesiktning. Varje år utförs ca 2,5 miljoner periodiska besiktningar i Finland, så det är inte motiverat att bevara handlingar som gäller dem längre än två år.

**28 §. Upphörande med besiktningsserviceverksamheten.** Paragrafen motsvarar 17 § i den gällande besiktningsservicekoncessionslagen. Till paragrafen fogas dock en hänvisning till tillämpningen av 27 §. När besiktningsserviceverksamheten upphör ska besiktningshandlingarna på begäran lämnas till Trafiksäkerhetsverket som ska förvara dem. Bevaringstiderna för handlingar som avses i 27 § 2 mom. i lagförslaget ska enligt nämnda moment vara 2 och 15 år.

## 5 kap. Vidareutbildningstillstånd

**29 §. Anordnare 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 omnämnande av utbildningstillstånd som en förutsättning för att ge utbildning, vilket motsvarar omnämnandet av godkännande av den som ger utbildning i den gällande besiktningskoncessionslagen. 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 besiktningskoncessionslagen och trafikministeriets gällande beslut om tilläggsutbildning för fordonsbesiktningsspersonal. 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 besiktningssverksamhet 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 för 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 fordonsbesiktningsspersonal. 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 företas om den huvudsakliga undervisningspersonalen samt deras utbildning, erfarenhet och förtrogenhet med undervisningsämnena och undervisningsmetoderna. För att säkerställa att studiematerialet är aktuellt bör sökanden också förete en utredning om studiematerialet. 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 allt studiematerial som avses i 1 mom. för Trafiksäkerhetsverket för kontroll av innehållet i det.

Enligt 3 mom. behöver sådana utredningar som fortfarande stämmer och som har lämnats in till den som beviljar tillstånd redan ti-



digare i samband med föregående ansökan eller tillsynen inte fogas till ansökan om tillstånd.

**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 besiktningsskoncessionslagen. Tillståndet beviljas så att de gäller tills vidare.

**33 §. Prov i anslutning till vidareutbildningen och bevarande 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 besiktningsskoncessionslagen 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 bevara gamla provhandlingar onödigt länge. För att säkerställa uppgifter om besiktarnas utbildning ska dock uppgifter om provresultaten fortfarande bevaras långvarigt.

**34 §. Opartiskt tillhandahållande av vidareutbildning.** I 1 mom. föreslås en bestämmelse om skyldighet för den som innehar utbildningstillstånd att opartiskt ge vidareutbildning 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 tillståndshavaren 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 besiktningstillfällen och besiktare eventuellt ökar.

I 2 mom. tas in en bestämmelse för att säkerställa att utbildning kan fås även på svenska.

Enligt 13 § 4 mom. i den gällande besiktningsskoncessionslagen finns bestämmelser om de skyldigheter i fråga om språklig service som innehavarna av koncession för besiktning och utbildningsrätt har i språklagen (423/2003).

Bestämmelser om enskildas skyldighet att ge språklig service finns i 25 § i språklagen. När en offentlig förvaltningsuppgift genom lag eller med stöd av lag hör till en enskild, gäller för denne i uppdraget, det som i lag sägs om myndigheter. Enligt 4 § 1 punkten i språklagen finns särskilda bestämmelser om undervisningsspråk och examensspråk i lagstiftningen om utbildning.

Den utbildningsverksamhet som gäller besiktare är till sin natur i stor utsträckning en offentlig förvaltningsuppgift som redan nu genom lag eller med stöd av lag hör till en enskild. Därför föreslås det att utbildaren ska ge utbildning på finska eller svenska. Det ska också vara möjligt att ge utbildning på två språk. Den som innehar tillstånd för vidareutbildning ska dock vara skyldig att på begäran av den berörda personen erbjuda utbildning även på det andra inhemska språket, på personens språk, svenska eller finska. Innehållet i paragrafen motsvarar nuvarande praxis.

**35 §. Undantag från förvaltningslagens jävskrav vid vidareutbildning.** För den som är anställd hos innehavaren av utbildningstillstånd föreskrivs 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.

## 6 kap. Tillsyn

**36 §.** *Uppföljning av besiktningens verksamheten.* I paragrafen ges Trafiksäkerhetsverket i uppgift att följa det regionala utbudet av besiktningsservice, utvecklingen i fråga om de avgifter som tas ut för besiktning och besiktningens verksamheten även i övrigt i Finland. Trafiksäkerhetsverket ska rapportera resultaten av uppföljningen varje år till kommunikationsministeriet. Besiktningens verksamheten ska följas med hjälp av det besiktningsserviceregister som avses i 26 §. Med hjälp av uppföljningen ska det vara möjligt att få tillförlitlig och aktuell information om priserna och tillgången på besiktningstjänster 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 besiktningstillstånden och besiktartutbildarna på samma sätt som i den gällande besiktningskoncessionslagen.

I 2 mom. ingår ett nytt krav på att Trafiksäkerhetsverket med minst fem års mellanrum ska kontrollera att innehavarna av besiktningskoncession och utbildningstillstånd fortfarande uppfyller kraven för beviljande av koncession och tillstånd. Kontrollpraxisen överensstämmer i sak med den gällande besiktningskoncessionslagen eftersom koncessionerna för närvarande är tidsbestämda och gäller högst fem år. Att kraven är uppfyllda har kontrollerats när koncessionen förnyats. I fortsättningen ska besiktningskoncessionerna inte längre vara tidsbestämda utan gälla tills vidare.

Den föreslagna lagen om besiktningens verksamhet beräknas utöka det totala antalet besiktningstillstånden. 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 besiktningstillstånd per år för att övervaka besiktningens verksamheten. Till följd av ändringarna

torde behovet av tillsyn öka avsevärt jämfört med detta.

När tillsynen inriktas utnyttjas för närvarande mycket av den statistik som uppkommer i fråga om besiktningens verksamheten, t.ex. underkännandeprocenten, antalet upptäckta fel och antalet reparationsuppmaningar både på riksomfattande nivå och inom verksamhetsstället 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 verksamhetsställen 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 verksamhetsställena i egna klasser där verksamhetsställen 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 besiktningstillstånden. Avsikten är att utöka användningen av testbilen vid tillsynen. Dessutom ska man fortfarande inspektera verksamhetsställen regelbundet. För att effektivisera tillsynen föreslås Trafiksäkerhetsverket i 40 § få möjlighet att köpa tjänster för tillsynen över besiktningstillstånden 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 besiktningstillståndets 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 verkstäder och öppnandet av besiktningens bransch för konkurrens genomförts samtidigt. I dessa länder har det förekommit kvalitetsproblem hos besiktningen till följd av ändringarna. Ef-

tersom 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 §. Lämnande av uppgifter till tillsynsmyndigheten.** Paragrafen motsvarar i huvudsak den informationsskyldighet som föreskrivs för innehavare av besiktningsskoncession och utbildningsrätt i den gällande besiktningsskoncessionslagen.

Hänvisningarna till Fordonsförvaltningscentralen har dock ändrats till hänvisningar till Trafiksäkerhetsverket.

I 1 och 2 mom. föreslås en ny skyldighet för innehavarna av besiktningsskoncession och utbildningstillstånd att lämna uppgifterna trots 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 besiktningsskoncession att för tillsynen över och uppföljningen av besiktningssverksamheten 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 om besiktningsspriserna, som enligt 36 § ska rapporteras till kommunikationsministeriet.

Enligt 3 mom. ska innehavarna av besiktningsskoncession och utbildningstillstånd meddela Trafiksäkerhetsverket betydande förändringar som gäller deras verksamhet. Momentet motsvarar i sak 20 § 3 mom. i den gällande besiktningsskoncessionslagen.

**39 §. Inspektioner av besiktningssällena och utbildningssällena.** I paragrafen ges Trafiksäkerhetsverket rätt att företa inspektioner på ställen där verksamhet som avses i besiktningsskoncessionen eller utbildningstillståndet bedrivs för att kunna utföra de tillsynsuppgifter som avses i lagen. Paragrafens innehåll motsvarar i huvudsak det som föreskrivs i den gällande besiktningsskoncessionslagen. Nytt är dock att till paragrafen fogas en bestämmelse enligt vilken Trafiksäkerhetsver-

ket inte får företa inspektioner i utrymmen 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 besiktningssällena och utbildningssällena. 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 verksamhetsställen. 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 besiktningssällena 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 52 §.

I 3 mom. föreskrivs om rapporteringen om de inspektioner som utförs av en avtalspart. Avtalspartens tillsyn ska inte innebära 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 Trafiksäkerhetsverket rätt att för tillsynen över besiktningssverksamheten 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 besiktningstillståndet.

I 2 mom. föreskrivs att kontrollen får utföras utan ersättning i lokaler och med anordningar tillhörande det besiktningstillstånd som utfört besiktningen. Om Trafiksäkerhetsverket t.ex. på kundens begäran kontrollerar ett fordon på något annat verksamhetsställe måste man särskilt komma överens 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 besiktningstillståndslagen.

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 besiktningstillståndslagen.

**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 besiktningssuppgifterna. 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 reparationsuppgifter. 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 felet fanns vid besiktningstillståndstidpunkten. Om det redan har gått en längre tid sedan den periodiska besiktningen ska en kontroll i allmänhet inte längre kunna göras för att övervaka besiktningssuppgifterna. 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 besiktningssuppgifterna. 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 lagen om besiktningssuppgifter trätt i kraft.

**43 §. Återkallande av besiktningstillstånd samt anmärkning och varning.** I 1 mom. föreskrivs om de situationer där Trafiksäkerhetsverket ska återkalla besiktningstillståndet. Koncessionen ska återkallas om verksamheten på besiktningstillståndet har upphört helt och hållet eller om innehavaren av besiktningstillståndet har försatts i konkurs. Dessa förutsättningar för återkallande motsvarar i stor utsträckning förutsättningarna i 21 § i den gällande besiktningstillståndslagen.

I 2 mom. föreskrivs om de fall då Trafiksäkerhetsverket ska återkalla besiktningstillståndet 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 besiktningssuppgifter inte bedrivs på besiktningstillståndet, verksamheten inte bedrivs i enlighet med anmälan till besiktningsserviceregistret, innehavaren av besiktningstillståndet inte längre uppfyller kraven för beviljande av besiktningstillståndet eller den personal som utför besiktningar på besiktningstillståndet inte uppfyller de föreskrivna kraven på yrkesskicklighet eller tillförlitlighet.

I 3 mom. föreskrivs om de fall då Trafiksäkerhetsverket kan återkalla besiktningstillståndet 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 åtgärds möjligheten kan man ingripa i sådana fall där bara en del av de fel eller brister som fordonet i själva verket haft vid besiktningstidpunkten har uppmärksammat 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 åtgärdshelhet 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 besiktningstillfället 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 besiktningstillfället 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 effektiviserar Trafiksäkerhetsverkets möjligheter att ingripa i omständigheter som inverkar på kvaliteten på besiktningens verksamhet.

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 föreskrivs i den föreslagna lagen eller med stöd av den. Som ett annat föreskrivet krav betraktas t.ex. ett fall där besiktningstillfället inte inleder verksamhet inom sex månader i enlighet med 22 §. Punkten motsvarar 21 § 2 mom. 4 punkten i den gällande besiktningskoncessionslagen.

Trafiksäkerhetsverket ska enligt 4 mom. dock ge innehavaren av en besiktningskoncession en anmärkning och vid behov en skriftlig varning i stället för att återkalla besiktningskoncessionen, om det är oskäligt att återkalla koncessionen. Om grunden för återkallande av besiktningskoncessionen 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 avhjälpats inom utsatt tid.

**44 §. Förbud att utföra besiktning samt anmärkning och varning till besiktare.** 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 besiktarens besiktningens verksamhet. Detta effektiviserar tillsynsmöjligheterna och framhäver också besiktarens eget ansvar för sina beslut.

Enligt paragrafen ska Trafiksäkerhetsverket på grund av brister i en besiktarens 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 innehållsmässigt orsakerna till återkallande

av besiktningsskoncessionen enligt 43 § med undantag för 43 § 3 mom. 4 punkten.

Trafiksäkerhetsverket ska enligt 2 mom. 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.** I 1 mom. föreskrivs om åtgärder med vilkas hjälp Trafiksäkerhetsverket kan ingripa i verksamheten på ett besiktningssälle eller hos en besiktare omedelbart när verket upptäcker väsentliga brister eller missbruk i verksamheten. I fråga om de åtgärder som vidtas mot besiktningssället motsvarar paragrafen i sak 21 § 2 mom. i den gällande besiktningsskoncessionslagen. 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 besiktningssällets lokaler och anordningar.** I paragrafen föreskrivs i likhet med 22 § 1 mom. i den gällande besiktningsskoncessionslagen 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 ställs på den 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 överensstämja med de bestämmelser och föreskrifter som gäller den.

**47 §. Återkallande av vidareutbildningstillstånd samt anmärkning och varning till innehavare av vidareutbildningstillstånd.** Det föreslås att bestämmelserna om återkallande av utbildningstillstånd preciseras. I 1 mom. föreslås en bestämmelse som ändrar paragrafen om återkallande av utbildningstillstånd i den

gällande besiktningsskoncessionslagen. 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 besiktningsskoncessionslagen 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 delvis 23 § i den gällande besiktningsskoncessionslagen. 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 svarar för besiktningsskoncessionen 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 fått 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 trots sekretessbestämmelserna. Uppgifterna i straffregistret är sekretessbelagda och uppgifter som fås ur fordons- trafikregistret kan vara sekretessbelagda.

**49 §. Tystnadsplikt.** Paragrafen motsvarar i sak 22 § 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 §. Hänvisningar till strafflagens straffbestämmelser.** I paragrafen föreslås ingå de hänvisningar till strafflagen (39/1889) som även finns i den nuvarande lagen. De hänvisningar som föreslås är centrala med tanke på bedrivande av besiktningsverksamhet. I den är det fråga om en offentlig förvaltningsuppgift som innefattar utövande av offentlig makt.

I 1 mom. i den föreslagna paragrafen hänvisas till strafflagens paragraf om usurpation av tjänstemannabefogenhet. Den som utan behörig besiktningskoncession börjar bedriva verksamhet enligt en besiktningskoncession ska med stöd av strafflagen kunna dömas för usurpation av tjänstemannabefogenhet.

I 2 mom. ingår en hänvisning till strafflagen om dömande till straff för brott mot tystnadsplikten. Den som bedriver besiktningsverksamhet kan i samband med den få sekretessbelagda uppgifter t.ex. om sina anställda, och därför är det motiverat att i paragrafen ta in en hänvisning till bestämmelserna om tystnadsplikt i strafflagen.

Flera andra bestämmelser i strafflagen kan också bli tillämpliga i besiktningsverksamheten eller vid inspektion av besiktningsställen. Sådana bestämmelser finns t.ex. i 16 kap.

1–3 § i strafflagen. Det är dock inte möjligt att i lagen ta in hänvisningar till alla bestämmelser i strafflagen som kan bli tillämpliga i olika situationer.

**52 §. Tjänsteansvar.** Enligt 1 mom. ska en person som svarar för besiktningsverksamheten, en besiktare, en person som svarar för vidareutbildningen, en person som ger utbildning 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.

**53 §. 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.

**54 §. Handräckning.** Enligt paragrafen ska polisen vara skyldig att ge Trafiksäkerhetsverket handräckning. I den nya polislagen (872/2011), som träder i kraft vid ingången av 2014, förskrivs om handräckning av polisen. Handräckning enligt den föreslagna paragrafen ska kunna användas t.ex. 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 handräckning av polisen. Enligt polislagen ska polisen på begäran ge andra myndigheter och även privatpersoner handräckning om så föreskrivs särskilt. Vidare ska polisen ge andra myndigheter handräckning även för fullgörandet av en lagstadgad tillsynsskyldighet.

**55 §. Lämnande av uppgifter om misstänkta brott och om fordon som inte är i skick.** Enligt 1 mom. får den myndighet som utför förundersökning av brott eller åtalsprövning eller fattar beslut om körrätt trots 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 besiktningens verksamhet eller en i 15 § 1 mom. avsedd persons tillförlitlighet att utföra besiktningssuppgifter.

Enligt det föreslagna 2 mom. får en myndighet som utför trafikövervakning trots sekretessbestämmelserna underrätta Trafiksäkerhetsverket om fel och brister som den upptäckt hos fordon. I samband med trafikövervakningen påträffar polisen fordon som har besiktats bara för en kort tid sedan men som kan vara i rätt dåligt skick eller annars till sin konstruktion eller utrustning strider mot bestämmelserna. Efter att ha fått ett sådant meddelande, kan Trafiksäkerhetsverket begära en utredning av det besiktningställe där fordonet i fråga har besiktats och vid behov också annars inrikta sina tillsynsåtgärder på besiktningstället i fråga.

**56 §. 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 besiktningens

koncessionslagen har utfärdats förordningen om utbildningskommissionen för besiktningens verksamhet (184/1999). Avsikten är inte att företa några ändringar i förordningen på grund av den nu föreslagna lagen om besiktningens verksamhet, även om förordningen närmast på grund av de nya uttrycken eventuellt kommer att utfärdas i helt reviderad form. Samtidigt kommer också förteckningen över utbildningskommissionens uppgifter att lyftas från trafikministeriets beslut in i förordningen av statsrådet.

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 besiktningstället, 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 besiktningstillena har särskilda provkörningsbanor, något som motiveras i samband med motiveringen till 12 §.

## 8 kap. **Ikraftträdande och övergångsbestämmelser**

**57 §. Ikraftträdande.** Lagen avses träda i kraft vid ingången av 2014. På detta sätt ges Trafiksäkerhetsverket tid ända till utgången av 2013 att förbereda sig på de myndighetsuppgifter som lagen medför, såsom säkerställande av tillräcklig tillsyn över besiktningens verksamhet. Enligt 1 mom. ska 3 § 6 punk-



ten som gäller definitionen av besiktningsserviceregistret och 26 § som gäller anmälan av serviceuppgifter och besiktning priser till besiktningsserviceregistret dock träda i kraft ett år efter lagens ikraftträdande.

Enligt 2 *mom.* upphävs den besiktningsskoncessionslag som gäller vid lagens ikraftträdande.

**58 §. Övergångsbestämmelser.** Enligt 1 *mom.* fortsätter de bestämmelser som utfärdats med stöd av den lag som upphävs att gälla tills något annat föreskrivs om dem. Genom lagen upphävs således inte nuvarande gällande bestämmelser på lägre nivå än lag. Avsikten är dock att de ska ändras och att det samtidigt dessutom ska bedömas om det dock av lagtekniska skäl är motiverat att utfärda helt nya författningar.

Enligt 2 *mom.* ska de besiktningsskoncessioner 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 besiktningsskoncessionslagen. I 6 § föreskrivs om besiktningsskoncessionslagen 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 bestämmelserna i den föreslagna lagen ska han söka ny besiktningsskoncession.

Enligt förslaget ska koncessionshavarna dock föra in de uppgifter som avses i 26 § i besiktningsserviceregistret. 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 besiktningssverksamheten 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 besiktningsskoncession 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 besiktningsskoncessionslagen. 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 besiktningsserviceregistret inom en månad efter det att nämnda 26 § trätt i kraft. Enligt 57 § 1 *mom.* ska 26 § träda i kraft ett år efter det att den föreslagna lagen om koncession för fordonbesiktning trätt i kraft.

Bestämmelserna i 5 *mom.* gäller de nuvarande filialerna och har behandlats i samband med motiveringen till 8 §.

I 6 *mom.* föreslås övergångsbestämmelser om besiktningar som utförs utanför besiktningssstället. I 25 § föreskrivs om sådana besiktningar. Avtal som innehavarna av besiktningsskoncession har om besiktningar av fordon utanför besiktningssstället 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 mellanrum, vid behov inbegripet provet inom specialutbildningen.

Paragrafens 8 *mom.* gäller yrkesskickligheten 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, vid behov inbegripet provet inom specialutbildningen. Övergångsbestämmelserna i den gällande besiktningsskoncessionslagen har delvis tillämpats på olika sätt och av den person som svarar för besiktningssverksamheten har inte alltid förutsatts provet inom specialutbildningen även om specialbesiktningar har utförts på besiktningssstället. Av denna orsak konstateras i momentet att även de ska delta i fortbildning och i provet inom specialutbildningen senast tre år efter lagens ikraftträdande.

I 9 *mom.* föreskrivs om förvaringen av gamla handlingar som gäller registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktningar på be-

siktningstillena. 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 sakligt motsvarar tillämpningsområdet för den nuvarande lagen om enskilt godkännande.

**2 §. Definitioner.** Definitionerna i 1 mom. motsvarar sakligt definitionerna i den nuvarande lagen om enskilt godkännande. Till momentet fogas dock en ny 3 punkt med en 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.

Beviljaren av enskilt godkännande kan överväga om denne tillhandahåller de tjänster som avses i momentet. Eftersom det ska vara frivilligt att tillhandahålla dessa tjänster förutsätts beviljaren 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 beviljaren av enskilt godkännande använder vara sådana att kontrollerna kan utföras med den noggrannhet som bestämmelserna om respektive sak förutsätter.

**3 §. Ansvar för ordnande av enskilda godkännanden.** Den föreslagna paragrafen om Trafiksäkerhetsverkets ansvar motsvarar med undantag för verkets namn 3 § i den nuvarande lagen om enskilt godkännande.

### 2 kap. Ordnande 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 tjänstproducenter som uppfyller kraven. Upphandlingen konkurransutsätts inte. När beslut om avtalspart fattas väljer och jämför Trafiksäkerhetsverket inte de som anmält sig som avtalspart på det sätt som avses i 7 §. Avsikten är att avtal ingås med dem som anmält sig, om de krav som ingår i lagen och de som fastställts med stöd av den uppfylls. Avtalet ingås för högst fem år i sänder.

Avtal ingås för ett bestämt verksamhetsställe. Detta motsvarar koncessionsförfarandet i den föreslagna lagen om besiktningssamhet. 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 enskilda godkännanden.** I la-

gen 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 skälig ersättning till tjänsteproducenten.

I 35 § föreskrivs om den avgift som tas ut av kunden för enskilt godkännande.

**6 §. Information om upphandling av enskilda godkännanden.** 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 förutsätts i 9 § 2 mom.

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 data trafikförbindelserna meddelas.

Enligt 9 punkten ska en utredning lämnas om hur personalen i dominerande ställning i företaget uppfyller kraven i denna lag. Det föreslås att en person som utövar ett bestämmande inflytande i företaget ska fastställas på det sätt som beskrivs i motiveringen till 9 § i lagen om fordonsbesiktningsverksamhet.

Enligt 10 och 11 punkten 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 lagen om besiktningens verksamhet. 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.

### 3 kap. **Krav på beviljare av enskilt godkännande**

**9 §.** *Allmänna villkor som gäller beviljare av enskilt godkännande.* 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 17020:2012 om allmänna kriterier för verksamheten hos olika typer av kontrollorgan. I 4 kap. föreskrivs om de allmänna kraven för beviljande av enskilt godkännande.

Enligt *2 mom.* förutsätts också en ansvarsförsäkring, vilket motsvarar bestämmelsen i

den föreslagna lagen om besiktningens verksamhet.

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 godkännandets tjänsternas 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 lagen om besiktningens verksamhet. 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 utföra- re av enskilt godkännande.* Tillförlitligheten hos beviljare av enskilt godkännande ska bedömas på samma sätt som värderas tillförlitligheten hos den som söker besiktningskon-

cession enligt 9 § i den föreslagna lagen om besiktningsverksamhet. Tillförlitligheten hos utförare av enskilt godkännande ska bedömas på samma sätt som tillförlitligheten hos besiktare enligt 15 § i den föreslagna lagen om besiktningsverksamhet.

**12 §. Sakkunskap 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 lagen om besiktningsverksamhet. Till skillnad från den föreslagna lagen om besiktningsverksamhet ska kravet på grundutbildning vara minst examen på ingenjörsnivå. Den yrkesexamen som föreslås på besiktningsidan 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 ut-

bildningskrav 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 tekniker-nivå 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 §. Krav på vidareutbildning för utförare av enskilt godkännande.** 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 enskilt 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. Organisationer som erbjuder utbildning för besiktare kommer sannolikt att utbilda största delen av sådana beviljare av enskilda godkännanden som också är behöriga besiktare. Utbildningen lämpar sig väl för att utföras i samband med registrerings- och ändringsbesiktningar, eftersom bland annat de datasystem och författningar som behövs i stor utsträckning är desamma. För att säkerställa utbildningstjänster särskilt för andra beviljare av enskilda godkännanden än sådana som arbetar som besiktare föreskrivs dock i 2 mom. att Trafiksäkerhetsverket vid behov kan ge den utbildning som avses i 1 mom. Avsikten är att Trafiksäkerhetsverket ska ordna utbildning i början, när det inte än finns tillgång till utbildning som är skraddarsydd enbart för beviljare av enskilda godkännanden och som är separat från besiktartutbildningen. På lång sikt kommer denna typ av utbildning att ordnas av andra utbildningsorganisationer. 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. Däremot kräver genomförd kompletterande inte något slutprov.

**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 lagen om besiktningsverksamhet. De föreslagna bestämmelserna motsvarar dock i sak 11 § i den föreslagna lagen om besiktningsverksamhet, vilken gäller registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktningar.

Kraven på oberoende hos beviljare av enskilt godkännande avviker från kraven på oberoende hos den som utför periodiska be-

siktningar 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 fordons 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 lagen om besiktningsverksamhet. Det föreslås att en person som utövar ett bestämmande inflytande i företaget ska fastställas på det sätt som beskrivs i motiveringen till 9 § i lagen om fordonbesiktningsverksamhet.

I 2 mom. föreskrivs att sökanden eller någon annan person som avses i 1 mom. 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 beroendeförhållanden som avses i 1 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 sak-

kunnig 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 4 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 17020:2012 utförs i praktiken endast av ackrediteringsorgan. I en medlemsstat kan enligt Europeiska unionens bestämmelser i praktiken finnas 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 för 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.

#### 4 kap. **Krav på verksamheten**

**18 §.** *Opartiskhet.* I lagen föreslås bestämmelser i syfte 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 stöder 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 §.** *Bevarande och utlämnande av dokument.* Dokument som gäller beviljande av enskilda godkännanden ska förvaras av Trafiksäkerhetsverket i elektronisk form på samma sätt som nu. Bestämmelserna i 1 mom. motsvarar sakligt bestämmelserna i den nuvarande lagen om enskilt godkännande.

I 2 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 §. Avskild bokföring.** 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 får finansieras med den serviceersättning som fås för verksamheten för enskilt godkännande bör en bokföringsmässig uppdelning göras även i fråga om dessa uppgifter.

## 5 kap. Tillsynen över verksamheten

**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 trots 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 lagen om besiktningsverksamhet.

**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 lagen om besiktningsverksamhet 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 godkännandet 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 lagen om besiktningsverksamhet 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 moment 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 §. Hävning av avtal.** 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 §. Lämnande av uppgifter om misstänkta brott och om fordon som inte stämmer överens med kraven.** I 1 mom. föreslås en ny bestämmelse enligt vilken den myndighet som utför förundersökning av brott eller åtalsprövning eller fattar beslut om körrätt trots sekretessbestämmelserna ska få underätta 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.

Enligt 2 mom. får en myndighet som utför trafikövervakning underrätta Trafiksäkerhetsverket om fordon som i samband med övervakningen har konstaterats att inte stämmer överens med kraven. Antagandet är att fordonet inte heller stämde överens med kraven när det beviljades enskilt godkännande. Bestämmelsen förbättrar Trafiksäkerhetsverkets möjligheter att övervaka utförandet av enskilt godkännande.

**30 §. Tystnadsplikt.** Bestämmelsen om tystnadsplikt motsvarar det som föreskrivs i den nuvarande lagen om enskilt godkännande.

6 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. Ändring i förvaltningsdomstolens beslut får sökas genom besvär endast om högsta förvaltningsdomstolen beviljar besvärstillstånd.

**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.** Hänvisningarna till straffbestämmelserna i strafflagen motsvarar i sak innehållet i den nuvarande lagen om enskilt godkännande. De hänvisningar som föreslås är centrala med tanke på verksamheten för enskilt godkännande. Flera andra bestämmelser i strafflagen kan också bli tillämpliga i verksamheten för enskilt godkännande och tillsynen över den. Sådana bestämmelser finns t.ex. i 16 kap. 1–3 § i strafflagen. Det är dock inte möjligt att i lagen ta in hänvisningar till alla bestämmelser i strafflagen som kan bli tillämpliga i olika situationer.

**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.

7 kap. **Ikraftträdande och övergångsbestämmelser**

**36 §. Ikraftträdande.** I *1 mom.* föreskrivs om lagens ikraftträdande. Lagen avses träda i kraft den 1 januari 2015. Ikraftträdandet avviker från ikraftträdandet av den föreslagna lagen om besiktningsverksamhet. 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 2015, varvid beviljandet av enskilda godkännanden i enlighet med nuvarande förfarande sköts på de besiktningsställen som utför registreringsbesiktningar till utgången av 2014, dvs. 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 §. Övergångsbestämmelser.** Till *1 mom.* fogas för tydlighetens skull en övergångsbestämmelse enligt vilken Trafiksäkerhetsverket före lagens ikraftträdande kan ingå i 8 § avsedda avtal med tjänsteproducenter. Lagen avses träda i kraft i vid ingången av år 2014. Efter detta ska endast dessa beviljare av enskilda godkännanden som är tjänsteproducenter och som har ingått avtal med Trafik-

säkerhetsverket kunna bevilja enskilda godkännanden i Finland.

Enligt det föreslagna 2 mom. ska ett undantag i vidareutbildningskravet enligt 14 § föreskrivas för besiktare som har rätt att utföra registreringsbesiktningar. Enskilda godkännanden beviljas för närvarande med stöd av den temporära lagen vid verksamhetsställen som utför registreringsbesiktningar. Förändringarna ändras inte särskilt därför att denna lag träder i kraft, så den nya vidareutbildningen är inte nödvändig 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 besiktningsverksamhet.

**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.

*Ikraftträdande.* Lagen avses träda i kraft vid ingången av 2014.

### 1.4 Lag om tillsynsavgift för besiktningsverksamheten

Enligt propositionen ska det stiftas en lag om 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 skulle motsvara i möjligaste mån lagen om tillsynsavgift för flygtrafiken (1249/2005).

#### 1 kap. Allmänna bestämmelser

**1 §. Lagens syfte.** Enligt paragrafen ska till staten tas ut en tillsynsavgift för besiktningsverksamheten för utveckling och övervakning av fordonssäkerheten, besiktningsstödfunktioner, utveckling och övervakning av besiktningen samt förande 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 det besiktningsregister som avses i 3 § 6 punkten och 26 § i den föreslagna lagen om besiktningsverksamhet.

**2 §. Definitioner.** I paragrafen definieras innehavare av besiktningskoncession genom att det hänvisas till den föreslagna lagen om besiktningsverksamhet. Enligt 2 punkten avses med avgiftsperiod en kalendermånad.

**3 §. Avgiftsskyldiga.** 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 närmare 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 närmast i en sådan situation där uppgifterna i fordonstrafikens datatjänst av någon exceptionell orsak inte går att använda när tillsynsavgiften påförs.

## 2 kap. **Påförande och uppbörd 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 besiktningstillfället 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 motsva-

rar 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 kontrollkortet 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 den 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 §. Avgiftsuppbörden.** 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 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 och ändringssökande**

**10 §. Rättelse till den avgiftsskyldiges 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 även om 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 förvaltningsdomstol, utan hos den behöriga förvaltningsdomstolen på det sätt som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen. Rätt att överklaga på statens vägnar har den direktör vid Trafiksäkerhetsverket som ansvarar för administrativa ärenden.

Det föreslås att statens rätt att överklaga begränsas till sådana fall där det för en enhetlig rättspraxis är av vikt att ärendet avgörs av en domstol. I sitt utlåtande med anledning av regeringens proposition med förslag till lag om tillsynsavgift för flygtrafiken konstaterade grundlagsutskottet (GrUU 47/2005 rd) att om en myndighet strax efter att ha fattat ett beslut kan bestrida beslutet genom att överklaga det, skadar det en korrekt behandling av skatteärenden och underminerar myndigheternas på betryggande utredning och beredning baserade beslutsfattande. Utskottet har ansett att en myndighets rätt att överklaga inte är ett problem, om den bidrar till en enhetlig rättspraxis (GrUU 4/2004 rd, s. 10/I, och GrUU 4/2005 rd, s. 3/I).

**14 §. Betalning medan ändringssökande pågår.** Paragrafen motsvarar 16 § i lagen om tillsynsavgift för flygtrafiken. Avgiften ska betalas inom utsatt tid trots att ändring söks.

**15 §. Sökande av ändring hos högsta förvaltningsdomstolen.** Paragrafen motsvarar delvis 17 § i lagen om tillsynsavgift för flygtrafiken. En förutsättning för sökande av ändring är att högsta förvaltningsdomstolen beviljar besvärstillstånd. Rätt att överklaga på statens vägnar har också i detta fall den direktör vid Trafiksäkerhetsverket som ansvarar för administrativa ärenden. Det föreslås att statens rätt att söka ändring genom besvär hos högsta förvaltningsdomstolen begränsas på samma sätt som vid sökande av ändring hos förvaltningsdomstolen.

**16 §. Ränta på belopp som återbetalas.** Paragrafen motsvarar 18 § i lagen om tillsynsavgift för flygtrafiken.

#### 4 kap. Särskilda bestämmelser

**17 §. Informationskyldighet.** Den föreslagna paragrafen motsvarar 20 § i lagen om tillsynsavgift för flygtrafiken. Sålunda begränsas också informationskyldigheten till att gälla uppgifter som är nödvändiga för påförandet av och tillsynen över avgifterna. Informationskyldigheten förbättrar Trafiksäkerhetsverkets möjlighet att övervaka avgiften för besiktningsverksamheten.

**18 §. Ikraftträdande.** Avsikten är att tillsynsavgiften för besiktningsverksamheten ska börja tas ut vid ingången av 2014. Skyldigheten att betala den nuvarande avgiften för besiktningsverksamheten upphör med de avgifter som tas ut för december 2013.

#### 1.5 Fordonslagen

**3 §. Definitioner.** I 27 punkten företas en lagstiftningsteknisk ändring. I den nya 28 punkten föreslås en 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 besiktningsförordningen samt i fråga om registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktningar i godkännandeförordningen.

**53 §. Innehållet i periodisk besiktning.** För närvarande innehåller paragrafen en grundläggande bestämmelse om innehållet i periodisk besiktning. Genom förordning av statsrådet utfärdas närmare bestämmelser om innehållet. Enligt den föreslagna ändringen ska Trafiksäkerhetsverket meddela närmare föreskrifter om kontroll av tryckluftsbromsar och elektroniskt styrda bromsar vid periodisk besiktning.

Enligt besiktningsförordningen ska vid kontroll av ett fordon vid besiktningen användas åtminstone de metoder som avses i bilagan till provningsdirektivet, sådant det lyder ändrat genom kommissionens direktiv 2010/48/EU, om inte något annat föreskrivs i förordningen. Enligt bilagan ska fordon och släpvagnar med en högsta tillåtna vikt på 3 500 kg kontrolleras i enlighet med standard ISO 21069 eller med motsvarande metod, vilket ska säkerställas genom de närmare föreskrifter som Trafiksäkerhetsverket meddelar om kontroll av tryckluftsbromsar och elektroniskt styrda bromsar. Föreskrifterna ska i stor utsträckning motsvara de nuvarande anvisningar av Trafiksäkerhetsverket som gäller anordningar som används vid kontroll av tunga fordons tryckluftsbromsar samt innehållet i kontrollen och bedömning av bromsarnas prestanda vid besiktningen.

**59 §. Utförare av besiktning och efterkontroll.** 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 ska när det är fråga om periodisk besiktning eller kontrollbesiktning efterkontroll av fordonet få utföras på vilket besiktningsställe 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 efter-

kontroll. 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.

**85 §. Föreläggande om kontrollbesiktning.** Det föreslås att 1 mom. ändras. Vid en teknisk vägkontroll av fordon övervakar polisen, tullen och gränsbevakningsväsendet utöver fordonens skick de facto också att fordonen överensstämmer med kraven. Enligt förslaget kan också fel eller brister som gäller överensstämmelsen med kraven i fortsättningen utgöra en sådan säkerhetsrisk att den övervakande myndigheten kan bestämma att fordonet ska kontrollbesiktas. Utöver säkerhetsrisken ska i fortsättningen i paragrafen också nämnas olägenhet för miljön.

Enligt förslaget ska verket ersätta endast de kontrollbesiktningar där det konstateras att fordonet inte har några fel eller brister. Således blir den som kommit med fordonet till kontrollbesiktning tvungen att själv betala besiktningen, eftersom det inte är motiverat att en myndighet också ersätter kontrollen av ett sådant fordon vars skick inte överensstämmer med bestämmelserna. Enligt 5 § i fordonslagen får ett fordon inte användas i trafik, om brister eller fel konstateras i fordonets konstruktion eller utrustning, och enligt 9 § är ett fordons ägare eller en innehavare som har anmälts till registret samt ett fordons förare ansvariga för att ett fordon som används i trafik är trafikdugligt. Den föreslagna ändringen preciserar bestämmelsen så att den överensstämmer med dagens praxis och klarlägger samtidigt denna praxis.

**94 §. Anmälan av uppgifter till och anteckning av uppgifter i registret.** Innehavarna av besiktningskoncession för in uppgifter om besiktningar i fordonstrafikregistret. Det föreslås att paragrafrubriken och paragrafen ändras så att genom förordning av statsrådet får utfärdas bestämmelser om anmälan av uppgifter som gäller besiktningar tillhörande alla besiktningsslag 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 besiktningsskoncessionslagen.

*Ikraftträdande.* Lagen avses träda i kraft vid ingången av 2014.

## **2 Närmare bestämmelser och föreskrifter**

### **2.1 Bemyndiganden att utfärda förordning av statsrådet**

Enligt 5 § 1 mom. i den föreslagna lagen om besiktningssverksamhet kan genom förordning av statsrådet bestämmas att smärre delar av besiktningssuppgifterna får skötas även av ett annat kontrollställe än ett besiktningssställe. Enligt 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 besiktningsskoncessionslagen.

I 56 § 1 mom. i den föreslagna lagen om besiktningssverksamhet 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 besiktningssverksamheten.

Det föreslås att bemyndigandet i 94 § i fordonslagen kompletteras. Bemyndigandet för statsrådet ska enligt förslaget i fortsättningen gälla alla besiktningsslag och dessutom anteckning av uppgifterna i fordonstrafikregistret.

Avsikten är inte att på grund av de föreslagna lagarna i sak ändra de gällande bestämmelserna med stöd av de föreslagna bemyndigandena för statsrådet att utfärda förordning. Besiktningssförordningen måste dock ändras, eftersom det föreslås att definitionen av efterkontroll ändras och tas in i fordonslagen. Dessutom måste åtminstone förordningen om utbildningskommissionen för besiktningssverksamheten utfärdas som en helt ny förordning närmast av lagtekniska skäl.

### **2.2 Bemyndiganden att utfärda ministerieförordningar**

I 2 § 1 mom. i den föreslagna lagen om besiktningssverksamhet ges försvarsministeriet bemyndiganden som liknar de nuvarande att utfärda förordning. I förordningen ska således bestämmas vilka militärfordon som försvarsmaken besiktar själv. I momentet kompletteras dock de nuvarande bemyndigandena så att det genom förordning också ska föreskrivas om krav i anslutning till försvarsmaktens besiktningssställe. I 2 § 2 mom. kompletteras dessutom försvarsmaktens bemyndigande att utfärda förordning med bemyndiganden som gäller den vidareutbildning som försvarsmakten ordnar och fordonsinspektörerna.

Enligt 19 § 4 mom. i den föreslagna besiktningsskoncessionslagen 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 besiktningssuppgifter som krävs av den person som svarar för besiktningssverksamheten. I 56 § 2 mom. bemyndigas kommunikationsministeriet dessutom att utfärda förordning. Ministeriet kan utfärda närmare bestämmelser om förutsättningarna för beviljande av besiktningsskoncession och om de handlingar som ska förvaras på besiktningssstället.

Avsikten är inte att i sak ändra de gällande bestämmelser på ministerieförordningsnivå som hänför sig till besiktningssverksamheten 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. Närmast av lagtekniska och språkliga skäl kan det dock vara motiverat att utfärda helt nya förordningar av kommunikationsministeriet om tilläggsutbildning för fordonsbesiktningsspersonal och om besiktningsskoncession för fordon.

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 2015. 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 lagen om besiktningsverksamhet bemyndigas Trafiksäkerhetsverket att utfärda närmare föreskrifter om besiktningsanordningar och besiktningssutrustning, besiktningstillstållens lokaler samt om de maximala avstånd som tillåts mellan besiktningstillstållens separata lokaler. Det är fråga om föreskrifter av teknisk natur. Avsikten med föreskrifterna är inte att ändra nuvarande praxis.

I 18 § i den föreslagna lagen om besiktningsverksamhet 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 utbildningskommisionen för besiktningsverksamheten med företrädare för Trafiksäkerhetsverket och dessutom arbetsgivarna och arbetstagarna i besiktningsbranschen samt fordons- och verkstadsbranschen. Kommissionen har på många sätt deltagit i beredningen och utvecklingen av utbildningsfrågor som gäller besiktarna, så den kan också bedöma lämpliga och motsvarande examina för branschen.

Bemyndigandena för Trafiksäkerhetsverket att utfärda föreskrifter i 19 § 4 mom. i den föreslagna lagen om besiktningsverksamhet 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 lagen om besiktningsverksamhet ges Trafiksäkerhetsverket rätt att vid behov utfärda närmare föreskrifter om de utrymmen samt de anordningar och den utrustning som ska användas vid besiktningsverksamhet som utförs utanför besiktningstillstållens lokaler. Dessutom ska verket vid behov kunna utfärda närmare föreskrifter om vilka slags fordon som kan besiktas utanför besiktningstillstållens lokaler. 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 lagen om besiktningsverksamhet utfärdar Trafiksäkerhetsverket närmare tekniska föreskrifter om de uppgifter som ska anmälas till besiktningsserviceregistret och om hur anmälan görs till registret. Lagens 26 § träder i kraft först ett år efter det att den föreslagna lagen om besiktningsverksamhet 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 första 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 närmare 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.

Enligt ändringen av 53 § i fordonslagen meddelar Trafiksäkerhetsverket närmare föreskrifter om kontroll av tryckluftsbromsar och elektroniskt styrda bromsar vid periodisk besiktning. Föreskrifterna är av teknisk natur och kommer i stor utsträckning att motsvara Trafiksäkerhetsverkets nuvarande anvisningar.

### 3 Ikraftträdande

Lagarna avses träda i kraft vid ingången av 2014. Tillsynsavgiften för besiktningssamheten ska beaktas när propositionen för statsbudgeten 2014 bereds och behandlas. Lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon avses dock träda i kraft vid ingången av 2015.

## 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 utlåtandep Praxis 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 avgränsat. Av grundlagen följer dessutom att de frågor som bemyndigandet omfattar ska definieras noggrant.

Grundlagsutskottet har i sin utlåtandep Praxis 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 utlåtandep Praxis behandlat även sådana särskilda skäl som avses i 80 § 2 mom. i grundlagen (GrUU 17/2004 rd, s. 3/II).

Grundlagsutskottet har 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

#### Allmänt

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 äventyrar de grundläggande fri- och rättigheterna, rätts säkerheten eller andra krav på god förvaltning. Uppgifter som innebär betydande utöv-

ning av offentlig makt får dock ges endast myndigheter.

Grundlagsutskottet har behandlat anförtroendet av offentliga förvaltningsuppgifter åt andra än myndigheter exempelvis i sina utlåtanden 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 besiktningsskoncessionslagen och lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon intas således inte längre hänvisningar till allmänna förvaltningslagar när det gäller besiktningsskoncessionslagen och godkännandeverksamheten.

### Besiktningsskoncessionslagen

Enligt den föreslagna lagen om besiktningsskoncessionslagen ska besiktningarna fortfarande skötas av privata besiktningssällskap. Vid fordonbesiktning 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 besiktningsskoncessionslagen, t.ex. förvaltningslagen, vid periodisk besiktning och kontrollbesiktning dock med

vissa undantag som gäller jäv, och lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet.

Den föreslagna lagen om besiktningsskoncessionslagen innehåller flera metoder att säkerställa rättssäkerheten och god förvaltning i övrigt. För att säkerställa god förvaltning förutsätts enligt 3 kap. i lagförslaget av besiktningssällskapen och besiktare grundutbildning, särskild vidareutbildning och övrig sakkännedom om sådant som behövs vid besiktningar. Enligt 53 § i lagförslaget får omprövning i ett beslut som innehavaren av besiktningsskoncession fattat i ett besiktningsskoncessionsärende begäras hos Trafiksäkerhetsverket.

I 7 § 1 mom. i lagförslaget ställs krav på innehavaren av besiktningsskoncession som säkerställer god förvaltning. Även koncessionshavaren ska uppfylla dessa krav. Enligt 4 punkten i nämnda 1 mom. ska den som söker besiktningsskoncession som avser periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar organisera sin verksamhet så att annan verksamhet i anslutning till fordon än besiktningsskoncessionsverksamhet 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 besiktningsskoncessionsverksamhet ska beaktas samt enligt 8 och 9 punkten ska sökanden ha tillräckliga lokaler och besiktningsskoncessionsanordningar. Besiktningsskoncessionsanordningarna säkerställer att besiktarens personliga bedömning spelar så liten roll som möjligt i besiktningsskoncessionsverksamheten.

I 23 § föreskrivs om opartiskhet när besiktningsskoncessionsverksamhet bedrivs. Innehavaren av besiktningsskoncession 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 besiktningsskoncession i samband med besiktningen bedriver någon annan verksamhet i anslutning till fordon, såsom service eller reparationer, ska det på besiktningssällskapet gå att få besiktning som en separat åtgärd som är prissatt för sig. En annan åtgärd som innehavaren av besiktningsskoncession 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 besiktningställe 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 besiktningens verksamheten. Bestämmelser om tillsynen finns i 6 kap. i lagförslaget. Enligt 38 § i lagförslaget ska innehavaren av besiktningskoncession 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 besiktningens verksamheten 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 verksamhetsställen 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 besiktningens verksamheten 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 besiktningskoncession en anmärkning eller varning eller t.o.m. återkalla besiktningskoncessionen 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 besiktningens uppgifterna 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 nytt 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 2015, 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 sköta 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 omprovning 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 besiktningskoncession och som säkerställer rättssäkerhet och god förvaltning i godkännandeverksamheten.

### Inspektioner av lokaler

Enligt 40 § i den föreslagna lagen om besiktningsverksamhet ska Trafiksäkerhetsverket kunna skaffa privata aktörer som utför inspektioner av lokalerna på besiktningsställen genom att ingå avtal med dem om skötseln av uppgifterna. Inspektioner av lokaler ska inte få företas i utrymmen 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 besiktningskoncessionslagen 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 att 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 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/I och GrUU 47/2005 rd).

Lagförslaget som gäller tillsynsavgiften för besiktningsverksamheten motsvarar i möjligaste mån 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 verksamhetsområde hänför sig 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 aktörer 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 allmänna lagar som i övrigt ska tillämpas iaktas rättssäkerhet och principerna för god förvaltning när uppgifterna utförs.

#### Skattebestämmelser

Tillsynsavgiften för besiktningens verksamheten 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 skattskyldighet och skattens storlek samt om den skattskyldiges rättsskydd, så lagförslaget om tillsynsavgiften för besiktningens verksamheten 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. Regeringen anser ändå att det är skäl att inhämta grundlagsutskottets utlåtande om regeringens proposition.

Med stöd av vad som anförts ovan föreläggs riksdagen följande lagförslag:

## 1.

**Lag****om fordonsbesiktningsverksamhet**

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 kap.

**Allmänna bestämmelser**

1 §

*Tillämpningsområde*

Denna lag innehåller bestämmelser om kraven på fordonsbesiktningsverksamhet och anordnare av sådan vidareutbildning som förutsätts för den samt om tillsynen över besiktningsverksamheten.

I fråga om ordnande av typgodkännande av fordon och enskilt godkännande av fordon gäller vad som föreskrivs särskilt.

2 §

*Lagens tillämpning inom försvarsmakten*

Genom förordning av försvarsministeriet utfärdas bestämmelser om vilka militärfordon som besiktas vid ett sådant besiktningsställe som avses i denna lag och om vilka militärfordon som försvarsmakten själv besiktar, samt om övriga krav på besiktning som utförs av försvarsmakten och på det ställe där besiktningen utförs.

Bestämmelserna i denna lag tillämpas på kraven på grundutbildning för fordonsinspektörer som utför besiktningar inom försvarsmakten och på fordonsinspektörernas tillför-

litlighet. 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 M<sub>1</sub> med en totalmassa av högst 3,5 ton, fordon i kategori N<sub>1</sub>, L, O<sub>1</sub> och O<sub>2</sub> samt terrängfordon,
- 5) *tunga fordon* fordon i kategori M<sub>1</sub> med en totalmassa som är större än 3,5 ton, fordon i kategori N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, O<sub>3</sub>, O<sub>4</sub>, T och C samt trafiktraktorer och motorredskap,
- 6) *besiktningsregistret* ett offentligt 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 koncession enligt denna lag (*besiktningsskoncession*), om inte något annat följer av 5 §.

## 5 §

*Delar av en besiktning som får utföras utan besiktningsskoncession*

Genom förordning av statsrådet får det bestämmas att kontroll av avgasutsläpp, bromssystem, dragkopplingar och hastighetsbegränsare, samt andra smärre delar av besiktningsskoncessionerna får utföras även av någon annan än den som har beviljats besiktningsskoncession (*kontrollställe*). Ett kontrollställe ska ha behövliga lokaler, tillräckliga kontrollanordningar samt kompetent och sakunnig personal.

Trafiksäkerhetsverket utövar tillsyn över kontrollställena och kan meddela dem en anmärkning eller skriftlig varning, om

- 1) kontrollstället inte har tillgång till behövliga 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 försummas som avses i 2 mom. fortfarande förekommer trots en skriftlig varning.

Närmare bestämmelser om de krav som ska ställas på kontrollställena och om tillsynen över verksamheten utfärdas genom förord-

ning av statsrådet. Genom förordning av statsrådet bestäms också om de intyg som utfärdas över utförda uppgifter och om intygets giltighet. Bestämmelser om tjänsteansvar finns i 52 §.

## 6 §

*Besiktningsskoncession*

Besiktningsskoncession beviljas på ansökan för utförande av besiktningar enligt besiktningsslag för ett eller flera koncessionslag 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 tillräckligt täckande kvalitetsledningssystem för varje besiktningsslag som har certifierats av ett ackrediterat certifieringsorgan enligt standarden SFS-EN ISO 9001:2008, som gäller krav på kvalitetsled-

ningssystem, eller en nyare ifrågavarande standard; i kvalitetsledningssystemet ska beaktas de föreskrivna och bestämda kraven på besiktningsverksamheten,

6) sökanden i sin tjänst har en myndig, tillförlitlig och yrkesskicklig person som svarar för besiktningsverksamheten, som inte är försatt i konkurs och vars handlingsbehörighet inte har begränsats,

7) de besiktare som sökanden har i sin tjänst är tillförlitliga och yrkesskickliga och har körrätt för de fordon som omfattas av deras besiktningsrätt,

8) sökanden har tillräckliga lokaler där besiktningarna utförs,

9) sökanden har besiktningsanordningar 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 besiktningsverksamhetens art och omfattning bedöms räcka till för att ersätta skador som besiktningsverksamheten eventuellt orsakar fordon och som till övriga villkor motsvarar normal försäkringspraxis i branschen.

Det som föreskrivs i 1 mom. 1–3 och 5–12 punkten gäller som villkor för beviljande av besiktningskoncession som berättigar till registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktningar. Dessutom krävs det att den som söker koncession är oberoende.

Som den person som svarar för besiktningsverksamheten kan samma person av särskilda skäl godkännas för flera än ett besiktningsställe, om han eller hon faktiskt kan svara för sina uppgifter. Som särskilda skäl kan åtminstone betraktas korta öppettider på besiktningsstället och att det fordonsbestånd som omfattas av besiktningskyldighet är litet i regionen.

Besiktningskoncession 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 förutsättningarna för besiktningskoncession.

## 8 §

### *Exceptionella förutsättningar för koncession för besiktning av tunga fordon*

Om utbudet av tjänster för besiktning av tunga fordon är bristfälligt i regionen får Trafiksäkerhetsverket bevilja en sökande vars lokaler eller anordningar på besiktningsstället till smärre delar inte uppfyller de krav som föreskrivs i denna lag eller i bestämmelser eller föreskrifter med stöd av den besiktningskoncession för periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar av tunga fordon.

Vid bedömningen av om utbudet av besiktningstjänster är bristfälligt ska hänsyn åtminstone tas till avståndet mellan det planerade besiktningsstället och ett sådant besiktningsställe för tunga fordon som bedriver verksamhet med stöd av en koncession som avses i 6 § 2 eller 4 punkten, de resor som normalt företas i regionen när ärenden ska skötas samt antalet tunga fordon som omfattas av besiktningskyldighet.

Trafiksäkerhetsverket ska återkalla en sådan besiktningskoncession som avses i denna paragraf, om den förutsättning enligt 1 mom. som gäller bristfälligt utbud av besiktnings-tjänster inte längre uppfylls, om inte lokalerna och anordningarna på besiktningsstället försätts i sådant skick att de uppfyller kraven i 7 §. Verksamheten enligt den återkallade koncessionen ska upphöra senast ett år efter det att ett sådant besiktningsställe för tunga fordon som avses i 2 mom. har inlett sin verksamhet i regionen.

## 9 §

### *Bedömning av sökandes tillförlitlighet*

Den som söker besiktningskoncession anses vara tillförlitlig, om han eller hon eller den som utövar ett bestämmande inflytande över en sökande som bedriver verksamhet i bolagsform, inte är underkastad näringsförbud eller under de senaste fem åren meddelats näringsförbud.

En sökande eller annan person som avses i 1 mom. 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 allvarlig 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 annan 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 sökandens eller 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 enligt 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 hänför sig till bedrivandet av besiktningsverksamhet eller om sökanden eller personen enligt 44 § har förbjudits att utföra besiktningar.

#### 10 §

##### *Beslut om sökandes tillförlitlighet*

Trafiksäkerhetsverket beslutar särskilt på begäran av den som söker besiktningskoncession någon annan person som avses i 9 §, eller annars vid behov om huruvida en sökande eller en person ska anses tillförlitlig.

#### 11 §

##### *Bedömning av sökandes oberoende*

Den som söker besiktningskoncession som berättigar till registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktningar anses oberoende, om han eller hon eller den som utövar ett bestämmande inflytande över en sökande som bedriver verksamhet i bolagsform 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. eller någon annan person som avses i det momentet får inte heller stå i beroendeförhållande till organisationer som bildats av dem som bedriver verksamhet som avses i 1 mom.

Som beroendeförhållande betraktas inte

1) att de som bedriver sådan verksamhet som avses i 1 mom. hyr eller hyr ut lokaler och anordningar som behövs vid koncessionspliktig 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 för de besiktningar som avses i besiktningskoncessionen finns sådana anordningar och sådan utrustning som lämpar sig för kontroller av de 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 hänsyn tas till synpunkter på kundtjänsten samt möjligheten för den som svarar för besiktningens verksamhet att säkerställa att besiktningarna utförs korrekt.

### 13 §

#### *Ansökan om besiktningsskoncession*

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 redogörelse för hur sökanden säkerställer att verksamheten är av tillräckligt hög kvalitet och för certifieringen av kvalitetsledningssystemet i enlighet med den standard som nämns i 7 § 1 mom. 5 punkten,

5) uppgift om den person som svarar för besiktningens verksamhet,

6) en redogörelse för hur sökanden ämnar ordna anslutningen till fordonstrafikregistret och hur sökanden sörjer för att dataskyddet är ordnat på behörigt sätt,

7) en redogörelse för hur lokaler, anordningar samt den person som svarar för besiktningens verksamhet, besiktarna och de personer som avses i 9 § uppfyller kraven på den verksamhet som ansökan avser,

8) uppgifter om ansvarsförsäkringen,

9) en uppskattning av den tidpunkt då besiktningens verksamhet 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 sökanden ordnar verksamheten 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 lägga

fram utredning om att sökanden uppfyller kraven på oberoende enligt 11 §.

Har den som söker besiktningsskoncession en gällande koncession, behöver till ansökan inte fogas den utredning enligt 1 mom. som har lämnats till tillståndsmyndigheten i samband med föregående ansökan eller för tillsyn, förutsatt att uppgifterna i handlingarna fortfarande stämmer.

### 14 §

#### *Beviljande av besiktningsskoncession*

Trafiksäkerhetsverket ska bevilja besiktningsskoncession om sökanden uppfyller de krav i 7–9 samt 11 och 12 § som gäller koncessionen i fråga och lämnar den utredning 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.

#### **Krav på personer som svarar för besiktningens verksamhet och på besiktare**

### 15 §

#### *Tillförlitlighet i fråga om den person som svarar för besiktningens verksamhet samt besiktarna*

Den person som svarar för besiktningens verksamhet 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 allvarlig 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 per-

sonen i fråga är uppenbart olämplig att bedriva besiktningsverksamhet,

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 besiktningsuppgifter,

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 enligt 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 enligt 44 § som hänför sig till bedrivandet av besiktningsverksamhet eller han eller hon enligt 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 en person som svarar för besiktningsverksamhet eller en besiktare eller annars vid behov särskilt besluta om huruvida en besiktare eller en person som svarar för besiktningsverksamhet ska anses vara tillförlitlig. Den som dömts till eller förelagts bötesstraff anses olämplig att utföra besiktningsuppgifter för högst sex månader.

Bestämmelser om tjänsteansvar för den som svarar för besiktningsverksamheten och för besiktare finns i 52 §.

#### 17 §

*Krav på besiktarens yrkesskicklighet*

Av besiktare krävs grundutbildning och vidareutbildning. Vidareutbildningen består av utbildning för periodisk besiktning och praktik i anslutning till det 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 som avses i 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 sådana motsvarande examina på teknikernivå 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 av lätta fordon och tunga fordon som motsvarar personens besiktningssuppgifter 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 besiktningssuppgifterna.

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 vid yrkeshögskola krävs 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 besiktningssuppgifterna.

Närmare bestämmelser om vidareutbildningen 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 besiktningssverksamheten*

På den person som svarar för besiktningssverksamheten ställs följande krav i enlighet med de besiktningssrättigheter som besiktningssället har:

- 1) i 17–19 § avsedd utbildning, och
- 2) tillräcklig praktisk erfarenhet av besiktningssuppgifter.

Närmare bestämmelser om den praktiska erfarenhet som krävs av den person som svarar för besiktningssverksamheten utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet.

### 4 kap.

#### **Allmänna krav på besiktningar**

## 22 §

*Inledande av verksamhet enligt besiktningsskoncessionen*

Den besiktningsskoncession som besiktningsskoncessionen avser ska inledas inom sex månader efter det att besiktningsskoncessionen beviljades. Trafiksäkerhetsverket kan av särskilda skäl förlänga tidsfristen på ansökan.

## 23 §

*Opartiskhet i besiktningsskoncession*

Innehavaren av besiktningsskoncession är skyldig att i enlighet med bestämmelserna samt sin besiktningsskoncession 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. Skyldigheten att ta emot och utföra besiktningen gäller dock inte ett lätt fordon som på grund av att dess mått avviker från de normala inte kan besiktas i koncessionshavarens lokaler.

Innehavaren av besiktningsskoncession och besiktningssället ska ordna sin verksamhet så att andra omständigheter än bedömningen av fordonets skick och av hur det stämmer överens med gällande bestämmelser och föreskrifter inte kan inverka på slutresultatet av besiktningen.

Om innehavaren av besiktningsskoncession marknadsför eller erbjuder besiktningar i kombination med service, reparation eller andra åtgärder som riktar sig mot fordonet ska det på besiktningssället gå att få besiktning som en separat åtgärd som är prissatt för sig. Besiktning och andra åtgärder som innehavaren av besiktningsskoncession eventuellt utför på fordonet ska klart särskiljas från varandra tidsmässigt och även i övrigt.

## 24 §

*Undantag från förvaltningslagens jävskrav vid besiktning*

Trots vad som föreskrivs i 28 § 1 mom. 4 punkten i förvaltningslagen (434/2003) får en

besiktare utföra en periodisk besiktning eller kontrollbesiktning av ett fordon, även om hans eller hennes arbetsgivare har fört in fordonet i landet eller sålt det eller fordonet har genomgått service eller reparation i arbetsgivarens företag.

## 25 §

*Utförande av besiktning utanför besiktningssället*

Innehavaren av besiktningsskoncession får i lokaler utanför besiktningssällets 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 besiktningssällets lokaler eller som det annars är oändamålsenligt att besikta i besiktningssällets ordinarie lokaler. Lokaler utanför besiktningssället samt de anordningar och den utrustning som används vid besiktningen ska i den omfattning som besiktningarna kräver motsvara de krav på det ordinarie besiktningssällets lokaler, anordningar och utrustning som föreskrivs i denna lag och i bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den.

Trafiksäkerhetsverket kan i undantagsfall ge innehavaren av besiktningsskoncession tillstånd att tills vidare besikta även andra fordon än sådana som avses i 1 mom. i sådana lokalerna utanför besiktningssället 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 besiktningssället för besiktning. En ytterligare förutsättning för beviljande av tillstånd är att lokalerna utanför besiktningssället samt de anordningar och den utrustning som används vid besiktningen i den omfattning som besiktningarna kräver motsvarar de krav på det ordinarie besiktningssällets lokaler, anordningar och utrustning som föreskrivs i denna lag och med stöd av den.

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om de lokaler samt de anordningar och den utrustning som ska användas för besiktningar enligt 1 och 2 mom. samt

om vilka slags fordon som enligt 1 och 2 mom. kan besiktas utanför besiktningstillståndet.

#### 26 §

##### *Anmälan av serviceuppgifter och besiktningsserviceregistret*

Innehavaren av besiktningstillstånd ska genom direkt anslutning i besiktningsserviceregistret registrera följande uppgifter:

1) besiktningstillståndets namn, läge och kontaktuppgifter,

2) de betjäningstider enligt besiktningsslag då allmänheten kan få besiktningstjänster på besiktningstillståndet,

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 registrerats i besiktningsserviceregistret, om verket upptäcker fel eller brister i dem. Innan verket ändrar uppgifter som registrerats i besiktningsserviceregistret, ska innehavaren av besiktningstillstånd ges tillfälle att bli hörd.

Trafiksäkerhetsverket meddelar närmare tekniska föreskrifter om de uppgifter som ska föras in i besiktningsserviceregistret och om hur uppgifterna registreras.

#### 27 §

##### *Bevarande och utlämnande av besiktningshandlingar*

Trafiksäkerhetsverket ska förvara intyg och övriga handlingar som gäller registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktningar. Besiktningstillståndet ska sända intyg och andra handlingar som gäller registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktningar till Trafiksäkerhetsverket för bevarande, så snart som möjligt efter avslutad besiktning. Trafiksäkerhetsverket får trots sekretessbestämmelserna med hjälp av teknisk anslutning lämna ut sådana intyg och handlingar samt andra handlingar som behövs för besiktningsserviceverksamheten till besiktningstillstånden för besiktningsserviceverksamheten.

Intyg och andra handlingar som gäller besiktning än de som avses i 1 mom. ska bevaras på besiktningstillståndet. Handlingar och intyg som gäller periodisk besiktning och kontrollintyg bevaras minst två år och övriga handlingar minst femton år.

#### 28 §

##### *Upphörande med besiktningsserviceverksamheten*

Avbryts eller upphör verksamheten vid ett besiktningstillstånd ska innehavaren av besiktningstillstånd på Trafiksäkerhetsverkets begäran sända verket de handlingar och blanketter som direkt ansluter sig till utförande av besiktning. På dessa handlingar tillämpas i övrigt 27 §.

#### 5 kap.

### **Vidareutbildningstillstånd**

#### 29 §

##### *Anordnare av vidareutbildning*

Den som ger personer som svarar för besiktningsserviceverksamheten 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 fortbildning tillämpas det som i denna lag och med stöd av den föreskrivs om den som söker vidareutbildningstillstånd och om beviljande av vidareutbildningstillstånd.

Trafiksäkerhetsverket kan vid behov ge specialutbildning och fortbildning.

#### 30 §

##### *Förutsättningar för beviljande av vidareutbildningstillstånd*

Vidareutbildningstillstånd 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, han eller

hon är myndig och hans eller hennes handlingsbehörighet inte har begränsats,

3) sökanden i sin tjänst 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 besiktningens verksamhet,

5) sökanden förfogar över tillräckliga och för ändamålet lämpliga lokaler,

6) sökanden förfogar över behövligt studiematerial och behövlig utrustning,

7) sökanden har ett detaljerat utbildningsprogram av vilket framgår undervisningsämnen, tidtabeller och planerade undervisningsmetoder.

### 31 §

#### *Ansökan om vidareutbildningstillstånd*

Vidareutbildningstillstånd söks skriftligt hos Trafiksäkerhetsverket. Till ansökan ska fogas

1) en redogörelse för i vilken omfattning utbildningsrätt söks,

2) uppgift om den person som svarar för utbildningsverksamheten samt dennes utbildning och erfarenhet i anslutning till besiktningens verksamhet,

3) en redogörelse för den huvudsakliga undervisningspersonalens yrkesskicklighet,

4) 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 redogörelse för möjligheterna att få den praktik som krävs och för de praktiska arrangemangen för skriftliga prov,

7) en bedömning av när utbildningsverksamheten ska inledas.

På Trafiksäkerhetsverkets begäran ska sökanden för verket visa upp hela det studiematerial som ska användas i utbildningen.

Om den som söker vidareutbildningstillstånd har ett giltigt vidareutbildningstillstånd, behöver den utredning enligt 1 mom. som har lämnats till tillståndsmyndigheten i samband

med föregående ansökan eller för tillsynen inte fogas till ansökan, förutsatt att uppgifterna i handlingarna fortfarande stämmer.

### 32 §

#### *Beviljande av vidareutbildningstillstånd*

Trafiksäkerhetsverket ska bevilja vidareutbildningstillstånd om sökanden uppfyller kraven i 30 § och lämnar den utredning som avses i 31 §.

### 33 §

#### *Prov i anslutning till vidareutbildningen och bevarande 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 vidareutbildning ska bevara provhandlingarna fem år och uppgifterna om provresultaten tio år.

### 34 §

#### *Opartiskt tillhandahållande av vidareutbildning*

En innehavare av vidareutbildningstillstånd är skyldig att opartiskt erbjuda alla personer som uppfyller kravet på grundutbildning den vidareutbildning som innehavaren av tillståndet ordnar.

Innehavarna av vidareutbildningstillstånd ska ordna utbildning på finska eller svenska. Den som söker till en utbildning har rätt att få utbildning på sitt språk, finska eller svenska.

### 35 §

#### *Undantag från förvaltningslagens jävskrav vid vidareutbildning*

På anställda hos innehavare av vidareutbildningstillstånd tillämpas i utbildnings-

verksamheten inte 28 § 1 mom. 4 punkten i förvaltningslagen.

6 kap.

### Tillsyn

*Tillsyn över att verksamheten är ändamåls-  
enlig*

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. Verket ger varje år kommunikationsministeriet redogörelse för uppföljningsresultaten.

37 §

*Tillsyn*

Trafiksäkerhetsverket har tillsyn över att denna lag och de bestämmelser som utfärdats med stöd av den följs.

Trafiksäkerhetsverket kontrollerar med högst fem års mellanrum att innehavarna av besiktningskoncession och vidareutbildningstillstånd fortfarande uppfyller kraven för beviljande av koncession och tillstånd.

38 §

*Lämnande av uppgifter till tillsynsmyndighe-  
ten*

Innehavaren av besiktningskoncession ska trots sekretessbestämmelserna på begäran lämna Trafiksäkerhetsverket de uppgifter som behövs för tillsynen inklusive uppgifter 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 begä-

ran lämna Trafiksäkerhetsverket uppgifter om de genomsnittliga avgifter som i besiktningsverksamheten tagits ut för besiktningar under föregående och innevarande år enligt besiktningsslag och fordonskategori.

Innehavaren av vidareutbildningstillstånd ska trots sekretessbestämmelserna på begäran lämna Trafiksäkerhetsverket de uppgifter som behövs för tillsynen över att denna lag och de bestämmelser som utfärdats med stöd av den följs inklusive uppgifter om de personer som ger utbildning och den utbildning som givits.

Innehavare av besiktningskoncession och vidareutbildningstillstånd ska utan dröjsmål meddela Trafiksäkerhetsverket personskiften i fråga om dem som är ansvariga för verksamheten samt andra betydande förändringar som gäller verksamheten. Innehavare av besiktningskoncession ska dessutom meddela verket förändringar i sina ägandeförhållanden.

39 §

*Inspektioner av besiktningsställen och ut-  
bildningsställen*

Trafiksäkerhetsverket har rätt att på ställen där verksamhet som avses i besiktningskoncessionen eller vidareutbildningstillståndet bedrivs företa de 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 ut-  
förs 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 vidareutbildningstillstånd 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. Den 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 besiktningskoncession eller vidareutbildningstillstånd. Bestämmelser om tjänsteansvar för den som utför inspektioner finns i 52 §.

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 i avtalet om utförande av inspektioner. Rapporten ska för kännedom lämnas även till innehavaren av besiktningskoncession och innehavaren av vidareutbildningstillstånd.

## 41 §

*Kontroll av besiktade fordon*

För att övervaka hur ett besiktningställe utför sina besiktningssuppgifter 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 besiktningstället.

Kontroll enligt 1 mom. får utföras utan ersättning i lokaler och med anordningar tillhörande det besiktningställe som avses i 1 mom. På kontrollen tillämpas det som föreskrivs om besiktningsslaget i fråga i fordonslagen och med stöd av den.

Trafiksäkerhetsverket får delta i sådana tekniska vägkontroller som avses i fordonslagen, om syftet med deltagandet är att utöver kontrollen enligt 70 § i fordonslagen övervaka hur besiktningstillena utför sina besiktningssuppgifter. 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 Trafiksäkerhetsverkets tjänsteman 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 besiktningställe utför sina besiktningssuppgifter kan Trafiksäkerhetsverket bestämma att ett fordon ska genomgå kontrollbesiktning på något besiktningställe 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 fordonets 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 besiktningskoncession samt anmärkning och varning*

Trafiksäkerhetsverket ska återkalla en besiktningskoncession, om

- 1) verksamheten på besiktningstället har upphört helt och hållet, eller
- 2) innehavaren av besiktningskoncession har försatts i konkurs.

Trafiksäkerhetsverket ska återkalla en besiktningskoncession för viss tid eller helt och hållet, om

- 1) regelbunden besiktningssverksamhet inte bedrivs på besiktningstället eller verksamheten inte bedrivs i enlighet med vad som anmälts till besiktningsserviceregistret,

2) innehavaren av besiktningsskoncession inte längre uppfyller kraven för beviljande av besiktningsskoncession, eller

3) den personal som utför besiktningar på besiktningssället inte uppfyller de föreskrivna kraven på yrkesskicklighet eller tillförlitlighet.

Trafiksäkerhetsverket kan återkalla en besiktningsskoncession för viss tid eller helt och hållet, om

1) fordon som uppenbart inte uppfyller gällande bestämmelser och föreskrifter har godkänts vid besiktningar för användning i trafik,

2) det vid besiktningen har underkänts fordon vilkas samtliga uppenbara fel eller brister inte har beaktats,

3) det vid besiktningen i onödan har 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 besiktningen av fordon försumrats vid besiktningen eller en uppgift som enligt vad som föreskrivs särskilt 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 föreskrivs i denna lag eller i bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den.

Trafiksäkerhetsverket ska dock meddela innehavaren av besiktningsskoncession en anmärkning och vid behov en skriftlig varning i stället för att återkalla besiktningsskoncessionen. Om grunden för återkallande av besiktningsskoncessionen eller meddelande av varning eller anmärkning är sådan att den kan rättas till, ska Trafiksäkerhetsverket innan koncessionen återkallas eller varning eller anmärkning meddelas ge koncessionshavaren möjlighet att inom en rimlig tid avhjälpa bristen eller försummelsen. Koncessionen kan återkallas, om missförhållandet inte har avhjulpts inom utsatt tid.

#### 44 §

##### *Förbud att utföra besiktning samt anmärkning och varning till besiktare*

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 uppfyller 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 besiktningen av fordon eller annars försummat en uppgift som enligt vad som föreskrivs särskilt ska utföras i samband med besiktningen, eller

5) har brutit mot kravet på opartiskhet enligt 23 § eller mot något annat krav som föreskrivs i denna lag eller i bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den.

Trafiksäkerhetsverket ska dock meddela 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 överträdelser eller försummelser som konstaterats är ringa.

#### 45 §

##### *Temporära åtgärder på grund av brister i besiktningssverksamheten*

Om det är uppenbart att det förekommer väsentliga brister eller missbruk i besiktningssverksamheten hos en innehavare av besiktningsskoncession eller en besiktare, kan Trafiksäkerhetsverket temporärt förbjuda innehavaren av besiktningsskoncession att bedriva besiktningssverksamhet och besiktaren att utföra besiktningar samt vid behov hindra innehavaren av besiktningsskoncession eller besiktaren att använda uppgifterna i fordons- trafikregistret 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 besikta-

ren att utföra besiktningar har avgjorts slutligt med stöd av 43 eller 44 §. Ärendet ska avgöras utan onödigt dröjsmål.

I 1 mom. avsedda beslut om temporärt förbud och beslut om förhindrande av användning och registrering av uppgifter i datatjänsten ska iakttas även om besvär anförts över besluten.

## 46 §

*Förbud mot att använda besiktningstillståndets lokaler och anordningar*

Om det vid en inspektion eller annars upptäcks att en lokal eller anordning som används i besiktningssyftet inte uppfyller sådana krav som anges i denna lag eller i bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den, kan Trafiksäkerhetsverket förbjuda användning av lokalen eller anordningen eller begränsa dess användning tills lokalen och anordningen stämmer överens med bestämmelserna och föreskrifterna.

## 47 §

*Återkallande av vidareutbildningstillstånd samt anmärkning och varning till innehavare av vidareutbildningstillstånd*

Trafiksäkerhetsverket ska återkalla ett vidareutbildningstillstånd för viss tid eller helt och hållet, om innehavaren av vidareutbildningstillståndet inte längre uppfyller kraven för beviljande av tillstånd.

Trafiksäkerhetsverket kan återkalla vidareutbildningstillståndet 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 tillståndet eller annars på behörigt sätt.

Trafiksäkerhetsverket ska dock meddela innehavaren av vidareutbildningstillstånd en anmärkning och vid behov en skriftlig varning i stället för att återkalla tillståndet, om det är oskäligt att återkalla tillståndet. Om grunden för återkallande av vidareutbildningstillståndet eller meddelande av varning eller anmärkning är sådan att den kan rättas till, ska Trafiksäkerhetsverket innan tillstån-

det återkallas eller varning eller anmärkning meddelas ge den som innehar tillståndet möjlighet att inom en rimlig tid avhjälpa bristen eller försummelsen. Tillståndet kan återkallas, om missförhållandet inte har avhjälpits inom utsatt tid.

## 7 kap.

**Särskilda bestämmelser**

## 48 §

*Personregisteruppgifter*

Trafiksäkerhetsverket har trots sekretessbestämmelserna rätt att få de uppgifter ur straffregistret och fordonstrafikregistret som behövs vid behandlingen av ärenden som gäller beviljande och återkallande av besiktningsskoncession, för beslutsfattande enligt 10 och 16 § och för tillsynen enligt 6 kap. Uppgifter om brott får trots sekretessbestämmelserna lämnas ut till en innehavare av besiktningsskoncession i samband med de åtgärder som avses i 43 § samt i samband med beslut enligt 10 och 16 § till den koncessionssökande eller den person enligt 9 § som begärt beslutet samt till den för besiktningsskoncessionen svarande person eller den besiktare som begärt beslutet.

## 49 §

*Tystnadsplikt*

Innehavaren av besiktningsskoncession eller koncessionssökanden 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 förena skyldigheten att sända sådana handlingar och blanketter som avses i 28 §, skyldigheten enligt

38 § att lämna uppgifter och iakttagandet av de förbud och begränsningar som avses i 45 § med vite. Bestämmelser om vite finns i övrigt i viteslagen (1113/1990).

Den som underlåter att iaktta en skyldighet, ett förbud eller en begränsning som har meddelats eller ålagts med stöd av denna lag och som har förenats med vite kan inte dömas till straff för samma gärning.

## 51 §

*Hänvisningar till strafflagens straffbestämmelser*

Bestämmelser om straff för usurpation av tjänstemannabefogenhet finns i 16 kap. 9 § i strafflagen (39/1889).

Bestämmelser om straff för brott mot tystnadsplikten finns i 38 kap. 1 och 2 § och 40 kap. 5 § i strafflagen.

## 52 §

*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 för besiktare 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).

## 53 §

*Omprövning och ändringssökande*

Omprövning av ett beslut som innehavaren av besiktningskoncession har fattat i ett besiktningsärende och av ett beslut som innehavaren av vidareutbildningstillstånd har fattat i ett utbildningsärende får begäras hos Trafiksäkerhetsverket på det sätt som anges i förvaltningslagen.

I ett beslut som Trafiksäkerhetsverket fattat med anledning av en begäran om ompröv-

ning eller i ett beslut som verket annars fattat med stöd av denna lag får ändring sökas på det sätt som anges i förvaltningsprocesslagen (586/1996). Ändring i förvaltningsdomstolens beslut får sökas genom besvär endast om högsta förvaltningsdomstolen beviljar besvärstillstånd.

## 54 §

*Handräckning*

Polisen är skyldig att ge handräckning för utförandet av de tillsynsuppgifter som avses i denna lag.

## 55 §

*Lämnande av uppgifter om misstänkta brott och om fordon som inte är i skick*

Den myndighet som utför förundersökning av brott eller åtalsprövning eller fattar beslut om körrätt får trots 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 § avsedd persons tillförlitlighet i besiktningsuppgifter.

Den myndighet som utför trafikövervakning får trots sekretessbestämmelserna underrätta Trafiksäkerhetsverket om fel eller brister som konstaterats hos ett fordon i samband med övervakningen och som fordonet uppenbarligen har haft vid den senaste besiktningen.

## 56 §

*Närmare bestämmelser*

Närmare bestämmelser om verkställigheten av denna lag utfärdas genom förordning av statsrådet. Genom förordning av statsrådet bestäms dessutom om tillsättandet av en rådgivande utbildningskommission som bistår Trafiksäkerhetsverket samt om kommissionens sammansättning och uppgifter.

Närmare bestämmelser om förutsättningarna för beviljande av besiktningskoncession

och om de handlingar som ska bevaras på besiktningssället får utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet.

8 kap.

### **Ikraftträdande och övergångsbestämmelser**

57 §

#### *Ikraftträdande*

Denna lag träder i kraft den 20 . Lagens 3 § 1 mom. 6 punkt och 26 § träder dock i kraft först ett år efter lagens ikraftträdande.

Genom denna lag upphävs lagen om koncession för fordonsbesiktning (1099/1998), nedan *den lag som upphävs*.

58 §

#### *Övergångsbestämmelser*

1. De bestämmelser som utfärdats med stöd av den lag som upphävs ska fortsätta att gälla.

2. De besiktningsskoncessioner som gäller vid ikraftträdandet av denna lag gäller som sådana den tid som anges i koncessionen. Besiktningssverksamhet med stöd av en sådan koncession bedrivs i enlighet med de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet av denna lag. Koncessionshavaren ska dock registrera de uppgifter som avses i 26 § i besiktningssserviceregistret. På koncessionshavaren tillämpas dessutom 37–46 §.

3. Om giltigheten för en besiktningsskoncession som gäller vid ikraftträdandet av denna lag går ut tidigare än tre år från ikraftträdandet, får koncessionshavaren fortsätta den koncessionsenliga besiktningssverksamheten med stöd av koncessionen i fråga tre år från ikraftträdandet efter att ha anmält detta skriftligt till Trafiksäkerhetsverket innan giltigheten för koncessionen gått ut. Om en sådan anmälan har gjorts, ska koncessionshavaren under denna tid bedriva besiktningssverksamhet i enlighet med de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet av denna lag. Koncessionshavaren ska dock registrera de upp-

gifter som avses i 26 § i besiktningssserviceregistret. På koncessionshavaren tillämpas dessutom 37–46 §.

4. Alla innehavare av besiktningsskoncession ska registrera de uppgifter som avses i 26 § i besiktningssserviceregistret inom en månad från ikraftträdandet av den paragrafen.

5. En sådan filial enligt 15 § i den lag som upphävs som är verksam vid ikraftträdandet av denna lag får fortsätta med sin verksamhet som sådan tills verksamheten med stöd av 2 eller 3 mom. fortsätter att bedrivs av det besiktningssställe från vilket filialen har skötts i enlighet med nämnda 15 §. Koncessionshavarens rätt till en filial upphör dock sex månader från det att ett besiktningssställe som har rätt utföra besiktningar som avses i 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 besiktningssället som gäller vid ikraftträdandet av denna lag ett år efter ikraftträdandet.

7. En person som vid ikraftträdandet av denna lag uppfyller kompetenskraven för personer som utför besiktningar, anses uppfylla de krav på yrkesskicklighet som anges i 17 § och föreskrivs med stöd av denna lag, om han eller hon genomgår föreskriven fortbildning inklusive prov inom specialutbildningen med föreskrivna intervaller.

8. En person som vid ikraftträdandet av denna lag uppfyller kompetenskraven för den person som svarar för besiktningssverksamheten, anses uppfylla de krav på yrkesskicklighet som anges i 21 § och föreskrivs med stöd av denna lag, om han eller hon genomgår föreskriven fortbildning inklusive prov inom specialutbildningen med föreskrivna intervaller. En person som uppfyller kraven på yrkesskicklighet med stöd av 29 § i den lag som upphävs ska avlägga det prov inom specialutbildningen som saknas senast tre år efter denna lags ikraftträdande och därefter med föreskrivna intervaller.

9. Intyg och andra handlingar som gäller registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktningar som utförts före den 2 november 2007 bevaras på besiktningssället i femton år.

10. De utbildningsrättigheter som gäller vid \_\_\_\_\_ som sådana.  
ikraftträdandet av denna lag 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*

Denna lag innehåller bestämmelser om beviljande av enskilt godkännande enligt fordonslagen (1090/2002) och on tillsynen över verksamheten hos dem som beviljar enskilt godkännande.

Bestämmelser om innehållet i och förfarandet vid enskilt godkännande och om erkännande i Finland av ett enskilt godkännande som beviljats ett fordon i en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsrådet finns i fordonslagen och i bestämmelser som utfärdats med stöd av den.

2 §

*Definitioner*

I denna lag avses med

1) *enskilt godkännande* ett förfarande enligt 3 § 9 punkten i fordonslagen,

2) *beviljare av enskilt godkännande* en serviceproducent med vilken Trafiksäkerhetsverket har ingått avtal om beviljande av enskilda godkännanden av fordon,

3) *utförare av enskilt godkännande* en person som har rätt att utföra enskilda godkännanden.

Beviljare av enskilda godkännanden får i samband med enskilda godkännanden utföra kontroller, mätningar, kalkyler och utredningar enligt 50 e § 2 mom. 5 punkten i fordonslagen.

3 §

*Ansvar för ordnande av enskilda godkännanden*

Trafiksäkerhetsverket svarar för ordnandet av enskilda godkännanden av fordon i Finland.

2 kap.

**Ordnande av enskilt godkännande**

4 §

*Hur beviljandet av enskilda godkännanden ordnas*

Trafiksäkerhetsverket ordnar beviljandet av enskilda godkännanden genom att upphandla behövliga tjänster av tjänsteproducenter. Beviljandet ska genom avtal ordnas så att kvaliteten, enhetligheten och tillgången på de tjänster som behövs i verksamheten säkerställs i skäligen 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 enskilda godkännanden*

Trafiksäkerhetsverket bestämmer om storleken på den serviceersättning som betalas till avtalsparterna.

### 6 §

#### *Information om upphandling av enskilda godkännanden*

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 avtal med Trafiksäkerhetsverket om beviljande av enskilda godkännanden, nedan *sökanden*, ska lämna Trafiksäkerhetsverket följande skriftliga utredning:

- 1) utdrag ur handelsregistret eller någon annan motsvarande utredning samt utredning om ägandeförhållandena, om sökandens verksamhet bedrivs i bolagsform,
- 2) en redogörelse för 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 redogörelse för de planerade betjäningstiderna,
- 6) en redogörelse för kvalitetssystemet,
- 7) uppgift om den person som svarar för beviljandet av enskilda godkännanden,
- 8) en redogörelse för hur sökanden ämnar ordna anslutningen till fordonstrafikregistret och hur sökanden sörjer för att dataskyddet

och datasäkerheten är ordnade på behörigt sätt,

9) en redogörelse för hur sökanden och personer som utövar ett bestämmande inflytande över en sökande vars verksamhet bedrivs i bolagsform uppfyller kraven i 9, 11, 12 och 16 §,

10) en redogörelse för hur sökandens personal uppfyller kraven enligt 11 och 13—15 §,

11) en redogörelse för 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 kontrollerna för enskilda godkännanden utförs,
- 4) den utrustning som krävs för verksamheten,
- 5) betjäningstider,
- 6) användningen av fordonstrafikregistret, registrering av uppgifter om beviljande av enskilt godkännande i fordonstrafikregistret samt hur det ska visas att det dataskydd och den datasäkerhet som förutsätts av beviljaren av enskilt godkännande har ordnats,
- 7) det förfarande som ska iakttas vid uttagande 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 Trafiksäkerhetsverket kan säkerställa att enskilda godkännanden beviljas på behörigt sätt.

### 3 kap.

#### **Krav på beviljare av enskilt godkännande**



## 9 §

*Allmänna villkor som gäller beviljare 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 17020:2012 eller en nyare ifrågavarande 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) tillbörliga datatrafikförbindelser.

Beviljaren av enskilt godkännande ska också sörja för att dataskyddet och datasäkerheten är ordnade på behörigt sätt.

## 10 §

*Lokaler*

De lokaler som används för enskilt godkännande ska vara sådana att kontrollerna av fordonen 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 en beviljare av enskilt godkännande utför kontroller utanför sina lokaler ska utrymmena uppfylla kraven i 1 mom.

Trafiksäkerhetsverket får utfärda närmare föreskrifter om de lokaler som används 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 fordonsbesiktningssamhet ( / ) föreskrivs om bedömning av tillförlitligheten hos den som söker koncession för fordonsbesiktning.

På tillförlitligheten hos utförare av enskilt godkännande och bedömningen av den tillämpas det som i lagen om fordonsbesiktningssamhet föreskrivs om besiktarens tillförlitlighet.

## 12 §

*Sakkunskap hos beviljare av enskilt godkännande*

En beviljare av enskilt godkännande anses vara sakkunnig om beviljaren för varje verksamhetsställe har en behörig person som svarar för beviljande av enskilda godkännanden. En person kan tjänstgöra 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 den som utför 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 vid yrkeshögskola avlagd ingenjörsexamen inom teknik och kommunikation (YH), som har 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 får 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 §

##### *Krav på vidareutbildning för utförare av enskilt godkännande*

En utförare av enskilt godkännande ska för beviljandet av enskilda godkännanden ha den vidareutbildning som behövs för enskilt godkännande och däri ingående fortbildning för upprätthållande av yrkesskickligheten.

Trafiksäkerhetsverket kan vid behov ge den vidareutbildning som avses i 1 mom. Trafiksäkerhetsverket tar emot prov i anslutning till vidareutbildningen.

Närmare bestämmelser om den vidareutbildning som behövs och om proven i anslutning till den utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet.

#### 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 den som utövar ett bestämmande inflytande över en sökande som bedriver verksamhet i bolagsform 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 eller någon annan person som avses i 1 mom. 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 1 mom. 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 ordna 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 i fråga om det kvalitetssystem som avses i 9 § 2 mom. ska sökanden visa upp ett intyg eller utlåtande av Mätteknikcentralen eller någon annan motsvarande inrättning har gett om att villkoren är uppfyllda.

Vid bedömningen av om andra än i 1 mom. avsedda krav på beviljare av enskilt godkännande uppfylls ska hänsyn tas till det intyg eller utlåtande som Mätteknikcentralen eller någon annan motsvarande inrättning har gett om uppfyllandet av villkoren.

#### 4 kap.

##### **Krav på verksamheten**

#### 18 §

##### *Opartiskhet*

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 i 28 § 1 mom. 4 punkten i förvaltningslagen (434/2003) får en utförare av enskilt godkännande utföra ett enskilt godkännande för ett fordon, fastän hans eller hennes arbetsgivare har granskat samma fordons överensstämmelse med kraven helt eller delvis i egenskap av en i fordonslagen avsedd teknisk tjänst eller godkänd sakkunnig. I detta fall får utföraren av enskilt godkännande dock inte utföra kontroller och mätningar i samband med det enskilda godkännandet, ifall det inte är fråga om en åtgärd i enlighet med 2 § 2 mom.

## 20 §

*Bevarande och utlämnande av dokument*

Beviljare av enskilt godkännande ska sända de dokument som gäller enskilda godkännanden till Trafiksäkerhetsverket för bevarande efter det att det enskilda godkännandet har utförts. Trafiksäkerhetsverket får för verksamheten i fråga trots sekretessbestämmelserna lämna ut dessa dokument genom teknisk anslutning till dem 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 §

*Avskild bokföring*

Beviljare av enskilt godkännande ska hålla den bokföring som gäller enskilda godkännanden avskild från bokföringen för övrig verksamhet.

## 5 kap.

**Tillsynen över verksamheten**

## 22 §

*Tillsyn*

Trafiksäkerhetsverket utövar tillsyn över beviljandet av enskilda godkännanden samt över efterlevnaden av denna lag och de bestämmelser och föreskrifter 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 inklusive de uppgifter som behövs om beviljarens bokföring, ekonomiförvaltning, administration och hyrning av lokaler samt om utförare av enskilt godkännande och verksamheten för enskilda godkännanden.

Beviljare av enskilt godkännande ska utan dröjsmål underrätta Trafiksäkerhetsverket om 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 godkän-

nanden beviljas. Beviljare av enskilt godkännande ska ordna förhållandena så att inspektioner 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 enskilda godkännanden 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 den plats där det enskilda godkännandet utförs. 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 beviljats 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.

Trafiksäkerhetsverkets 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 verket 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 Trafiksä-

kerhetsverket 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 avhjälpats.

## 27 §

*Hävning av avtal*

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 Trafiksäkerhetsverket de uppgifter som behövs för tillsynen över verksamheten,

3) bryter mot det avtal som avses i 8 § så att beviljandet av enskilda godkännanden på behörigt sätt äventyras, eller

4) beviljar enskilda godkännanden i strid med bestämmelserna och föreskrifterna om dessa.

En förutsättning för hävning av ett avtal är att Trafiksäkerhetsverket har meddelat beviljaren av enskilt godkännande anmärkningar eller en skriftlig varning om de överträdelser eller försummelse som avses i 1 mom. och att detta inte har lett till att överträdelserna eller försummelse rätts till.

## 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 verkets uppgifter och att använda informationen i fordonstrafikregistret för utredning av att de krav på tillförlitlighet som föreskrivs för beviljande av enskilda godkännanden är uppfyllda och för tillsynen. Information om brott kan som grund för hävning av avtal trots sekretessbestämmelserna lämnas ut till beviljare av enskilt godkännande.

## 29 §

*Lämnande av uppgifter om misstänkta brott och om fordon som inte stämmer överens med kraven*

Den myndighet som utför förundersökning av brott eller åtalsprövning eller fattar beslut om körrätt får trots 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 eller utförare av enskilt godkännande.

Den myndighet som utför trafikövervakning får trots sekretessbestämmelserna underrätta Trafiksäkerhetsverket om vid övervakningen upptäckta fordon som inte stämmer överens med kraven och som uppenbarligen inte heller har gjort det när enskilt godkännande beviljades.

## 30 §

*Tystnadsplikt*

Beviljaren av enskilt godkännande och anställda hos denne får inte för utomstående röja uppgifter som de med stöd av 28 § har fått om brott som har begåtts av en person som avses i 11 §.

## 6 kap.

**Särskilda bestämmelser**

## 31 §

*Begäran om omprövning och ändringssökande*

Omprövning av ett beslut som beviljaren av enskilt godkännande fattat om enskilt godkännande får begäras hos Trafiksäkerhetsverket på det sätt som anges 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 anges i förvaltningsprocesslagen (586/1996). Ändring i förvaltningsdomstolens beslut får sökas genom besvär endast om högsta förvaltningsdomstolen beviljar besvärstillstånd.

## 32 §

*Handräckning*

Polisen är skyldig att lämna handräckning för tillsynen över att denna lag och de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den följs.

## 33 §

*Hänvisningar till strafflagens straffbestämmelser*

Bestämmelser om straff för registeranteckningsbrott finns i 16 kap. 7 § i strafflagen (39/1889) och om straff för usurpation av tjänstemannabefogenhet i 16 kap. 9 § i den lagen.

Bestämmelser om straff för brott mot tystnadsplikten finns i 38 kap. 1 och 2 § och 40 kap. 5 § 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 det ut en avgift till Trafiksäkerhetsverket i enlighet med de grunder som anges i lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992).

## 37 §

## 7 kap.

*Övergångsbestämmelser***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).

Före denna lags ikraftträdande kan Trafiksäkerhetsverket ingå sådana avtal med tjänsteförproducenter som avses i 8 §.

De vidareutbildningskrav som föreskrivs i 14 § anses vara uppfyllda under ett år från ikraftträdandet av denna lag, om en utförare av enskilt godkännande vid ikraftträdandet av lagen har registreringsbesiktningsrättigheter enligt fordonskategorin för de fordon som ska beviljas enskilt godkännande. Vidareutbildningskravet anses vara uppfyllt även efter detta, om personen i fråga genomgår sådan fortbildning som föreskrivs enligt 14 § för upprätthållande av yrkesskickligheten.

---

## 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*

Besiktningstillägen vilka enligt lagen om fordonsbesiktningens verksamhet ( / ) 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 avhjälpats.

Denna lag träder i kraft den 20 .

## 4.

**Lag****om tillsynsavgift för besiktningsverksamheten**

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

## 1 kap.

**Allmänna bestämmelser**

## 1 §

*Lagens syfte*

För utveckling och övervakning av fordonssäkerheten, för besiktningens stödfunktioner och utveckling samt tillsynen över besiktningen samt för förande av ett register över fordon med tanke på besiktningsuppgifter tas det 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 fordonbesiktningsverksamhet ( / ),
- 2) *avgiftsperiod* en kalendermånad.

## 3 §

*Avgiftsskyldiga*

Innehavarna av besiktningskoncession är skyldiga att betala tillsynsavgift för besiktningsverksamheten.

## 4 §

*Behörig myndighet*

Uppbörden av och tillsynen över tillsynsavgiften för besiktningsverksamheten sköts av Trafiksäkerhetsverket, som får utfärda närmare föreskrifter om betalningsförfarandet och den bokföring som hänför sig till påförandet av tillsynsavgiften.

## 2 kap.

**Påförande och uppbörd av tillsynsavgift för besiktningsverksamheten**

## 5 §

*Beloppet av och grunderna för avgiften*

Avgiften är 2,90 euro för varje besiktning och efterkontroller som utförts på besiktningstället under avgiftsperioden och som registrerats i fordonstrafikregistret.

## 6 §

*Påförande av avgiften*

Efter utgången av varje avgiftsperiod ska Trafiksäkerhetsverket utan dröjsmål påföra den avgift som för betalningsperioden ska betalas för besiktningar och efterkontroll. Avgiften påförs genom att en faktura som grundar sig på de uppgifter som registrerats i



fordonstrafikregistret samt andra utredningar skickas till innehavaren av besiktningsskoncessionen.

Om en innehavare av besiktningsskoncession inte har fått en faktura enligt 1 mom. senast den 15 dagen i kalendermånaden efter avgiftsperioden, ska koncessionshavaren utan dröjsmål begära en faktura av verket.

## 7 §

*Betalning av avgiften*

Avgiften för avgiftsperioden ska betalas senast på den förfallodag som bestämts i samband med debiteringen. Förfalldagen är 21 dagar efter det att avgiften har påförts.

Om den avgiftsskyldige inte har betalat avgiften på förfalldagen eller har betalat den till ett lägre belopp än vad som fastställts i avgiftsbeslutet, ska Trafiksäkerhetsverket utan dröjsmål sända en betalningsuppmaning i fråga om det obetalda beloppet.

## 8 §

*Betalning efter förfalldagen*

För avgifter som betalats efter förfalldagen ska dröjsmålpåföljder beräknas i enlighet med lagen om skattetillägg och förseningsränta (1556/1995).

Om dröjsmålpåföljderna för en debiterad avgift inte har betalats i samband med betalningen av avgiften, ska den del av avgiften som på grund av dröjsmålpåföljderna fortfarande är obetald och dröjsmålpåföljderna för denna del tas ut särskilt.

## 9 §

*Avgiftsuppbörden*

I fråga om betalningsställen, kostnader för betalningar, överföring av avgifter till Trafiksäkerhetsverket som mottagits av penninginrättningar, ersättningar till penninginrättningar för dataöverföring och dröjsmålsränta på grund av en penninginrättnings försummelse att överföra avgifterna tillämpas 7, 12 och 14 § i lagen om skatteuppbörd (609/2005).

## 3 kap.

**Rättelse och ändringssökande**

## 10 §

*Rättelse till den avgiftsskyldiges fördel*

Om den avgiftsskyldige 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 avgiftsskyldige, 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 ingången av kalendermånaden efter den månad då avgiften påfördes eller borde ha påförts.

## 12 §

*Begäran om omprövning*

Omprövning av ett avgiftsbeslut får begäras hos Trafiksäkerhetsverket. Omprövning av ett ärende som gäller påförande av avgift ska begäras inom tre år från ingången av kalendermånaden efter den månad då avgiften påfördes, dock senast 60 dagar efter delfäendet av beslutet.

## 13 §

*Sökande av ändring hos förvaltningsdomstolen*

Trafiksäkerhetsverkets beslut med anledning av en begäran om omprövning får över-

klagas på det sätt som anges i förvaltningsprocesslagen (586/1996). Rätt att på statens vägnar anföra besvär över Trafiksäkerhetsverkets beslut har den direktör vid Trafiksäkerhetsverket som ansvarar för administrativa ärenden. På statens vägnar kan dock besvär anföras endast om det för en enhetlig rättspraxis är av vikt att ärendet avgörs av en domstol.

## 14 §

*Betalning medan ändringssökande pågår*

Avgiften ska oberoende av att ändring sökts 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. Besvär rätt på statens vägnar har den direktör vid Trafiksäkerhetsverket som ansvarar för administrativa ärenden. På statens vägnar kan dock besvär anföras endast om det för en enhetlig rättspraxis är av vikt att målet avgörs av högsta förvaltningsdomstolen.

## 16 §

*Ränta på belopp som återbetalas*

Om en avgift återbetalas på grund av rättelse av debiteringen eller överklagande, ska på det belopp som återbetalas betalas 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 .

## 5.

**Lag****om ändring av fordonslagen**

I enlighet med riksdagens beslut  
ändras i fordonslagen (1090/2002) 3 § 27 punkten samt 53, 59, 85 och 94 §, av dem 3 § 27 punkten sådan den lyder i lag 226/2009, 85 § sådan den lyder delvis ändrad i lag 276/2010 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* sådan kontroll av ett fordon som underkänts vid besiktning som ska utföras inom en månad från besiktningen.

## 53 §

*Innehållet i periodisk besiktning*

Varje fordon ska föras till periodisk besiktning för kontroll av fordonets skick och de uppgifter som antecknats i registret. Genom förordning av statsrådet utfärdas närmare bestämmelser om innehållet i periodisk besiktning. Trafiksäkerhetsverket meddelar dock närmare föreskrifter om kontroll av tryckluftsbromsar och elektroniskt styrda bromsar vid periodisk besiktning.

## 59 §

*Utförare av besiktning och efterkontroll*

Bestämmelser om dem som utför besiktning finns i lagen om fordonsbesiktningsverksamhet ( / ).

Efterkontroll som utförs efter periodisk besiktning och kontrollbesiktning får utföras på

vilket som helst i lagen om fordonsbesiktningsverksamhet avsett besiktningsställe som enligt besiktningskoncessionen har rätt att besikta fordonet i fråga. Efterkontroll som utförs efter registreringsbesiktning, ändringsbesiktning och kopplingsbesiktning utförs på det besiktningsställe där fordonet har underkänts vid besiktningen.

## 85 §

*Föreläggande om kontrollbesiktning*

Om en polisman, tullman eller gränsbevakningsman anser att de fel eller brister som upptäckts i ett fordon överensstämmer med kraven, fordonets skick och i synnerhet i bromsarna kan medföra en sådan olägenhet för miljön eller en sådan säkerhetsrisk att det är motiverat att utföra en grundligare kontroll än kontroll på väg, kan han eller hon bestämma att fordonet ska besiktas (*kontrollbesiktning*). Trafiksäkerhetsverket ersätter besiktningsstället med de skäliga kostnaderna för en sådan kontrollbesiktning, om det vid besiktning eller vägkontroll konstateras att fordonet inte har några fel eller brister. En polisman, tullman eller gränsbevakningsman kan också förordna att fordonet ska kontrollbesiktas i situationer där en tidigare given uppmaning att reparera fordonet inte har följts. Ett fordon som inte inom den tid som polismannen, tullmannen eller gränsbevakningsmannen bestämt har förts till kontrollbesiktning får inte användas i trafik förrän det har godkänts vid en kontrollbesiktning. På kontrollbesiktning tillämpas 53, 54 och

56–58 §. Om polismannen, tullmannen eller gränsbevakningsmannen på grund av fordonsskada eller av andra särskilda skäl anser att det behövs en utförligare kontroll, kan han eller hon bestämma att kontrollbesiktningen ska utvidgas till en besiktning som motsvarar en registreringsbesiktning. Kontrollbesiktning kan också föreläggas i fråga om fordon som registrerats eller tagits i bruk i landskapet Åland eller utomlands.

Genom förordning av statsrådet utfärdas bestämmelser om på vilka villkor ett fordon som omfattas av användningsförbud enligt 1 mom. får köras till kontrollbesiktning, om åtgärder när ett fordon inte kan identifieras på ett tillförlitligt sätt vid kontrollbesiktning och om övriga omständigheter i anslutning till kontrollbesiktning.

94 §

*Anmälan av uppgifter till och anteckning av uppgifter i registret*

Genom förordning av statsrådet utfärdas bestämmelser om hur uppgifter om körförbud, om besiktning, om godkännande som museifordon och återtagande av godkännandet samt om tekniska vägkontroller ska anmälas till och antecknas i fordonstrafikregistret, och om anteckning av dessa uppgifter i fordonets registreringsintyg. I fråga om uppgifter som ska införas i registret föreskrivs särskilt.

\_\_\_\_\_

Denna lag träder i kraft den 20 .

Helsingfors den 14 mars 2013

**Vid förhinder för statsministern, utrikesminister**

**ERKKI TUOMIOJA**

Trafikminister *Merja Kyllönen*

*Bilaga  
Parallelltext*

### 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 *fordonsbesiktningens verksamhet* ( / ) 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 avhjälpats.

Denna lag träder i kraft den 20 .

## 5.

### Lag

#### om ändring av fordonslagen

I enlighet med riksdagens beslut ändras i fordonslagen (1090/2002) 3 § 27 punkten samt 53, 59, 85 och 94 §, av dem 3 § 27 punkten sådan den lyder i lag 226/2009, 85 § sådan den lyder delvis ändrad i lag 276/2010 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

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.

Föreslagen lydelse

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* sådan kontroll av ett fordon som underkänts vid besiktning som ska utföras inom en månad från besiktningen.

## 53 §

*Innehållet i periodisk besiktning*

Varje fordon skall föras till periodisk besiktning för kontroll av fordonets skick och de uppgifter som antecknats i registret. Genom förordning av statsrådet utfärdas närmare bestämmelser om innehållet i periodisk besiktning.

## 53 §

*Innehållet i periodisk besiktning*

Varje fordon ska föras till periodisk besiktning för kontroll av fordonets skick och de uppgifter som antecknats i registret. Genom förordning av statsrådet utfärdas närmare bestämmelser om innehållet i periodisk besiktning. *Trafiksäkerhetsverket meddelar dock närmare föreskrifter om kontroll av tryckluftsbrömsar och elektroniskt styrda brömsar vid periodisk besiktning.*

## 59 §

*Besiktningsförrättare*

Bestämmelser om besiktningsförrättare finns i lagen om koncession för fordonsbesiktning (1099/1998).

## 59 §

*Utförare av besiktning och efterkontroll*

Bestämmelser om *dem som utför besiktning* finns i lagen om *fordonsbesiktningsverksamhet* ( / ).

*Efterkontroll som utförs efter periodisk besiktning och kontrollbesiktning får utföras på vilket som helst i lagen om fordonsbesiktningsverksamhet avsett besiktningsställe som enligt besiktningskoncessionen har rätt att besikta fordonet i fråga. Efterkontroll som utförs efter registreringsbesiktning, ändringsbesiktning och kopplingsbesiktning utförs på det besiktningsställe där fordonet har underkänts vid besiktningen.*

## 85 §

*Föreläggande om kontrollbesiktning*

Om en polisman, tullman eller gränsbevakningsman anser att de brister som upptäckts i ett fordon och i synnerhet i bromsarna kan medföra en sådan säkerhetsrisk att det är motiverat att utföra en grundligare kontroll än kontroll på väg, kan han eller hon bestämma att fordonet ska besiktigas (*kontrollbesiktning*). Trafiksäkerhetsverket ersätter besiktningsstället med de skäligena kostnaderna för en sådan kontrollbesiktning. En polisman, tullman eller gränsbevakningsman kan också förordna att fordonet ska kontrollbesiktigas i

## 85 §

*Föreläggande om kontrollbesiktning*

Om en polisman, tullman eller gränsbevakningsman anser att de *fel eller* brister som upptäckts i ett *fordons överensstämmelse med kraven, fordonets skick* och i synnerhet i bromsarna kan medföra en sådan *olägenhet för miljön eller* en sådan säkerhetsrisk att det är motiverat att utföra en grundligare kontroll än kontroll på väg, kan han eller hon bestämma att fordonet ska besiktas (*kontrollbesiktning*). Trafiksäkerhetsverket ersätter besiktningsstället med de skäligena kostnaderna för en sådan kontrollbesiktning, *om det vid*

situationer där en tidigare given uppmaning att reparera fordonet inte har följts. Ett fordon som inte inom den tid som en polisman, tullman eller gränsbevakningsman föreskrivit har förts till kontrollbesiktning får inte användas i trafik förrän det har godkänts vid en kontrollbesiktning. På kontrollbesiktning tillämpas 53, 54 och 56–58 §. Om polismannen, tullmannen eller gränsbevakningsmannen på grund av fordonsskada eller av andra särskilda skäl anser att det behövs en utförligare kontroll kan han eller hon bestämma att kontrollbesiktningen ska utvidgas till en besiktning som motsvarar en registreringsbesiktning. Kontrollbesiktning kan också föreläggas i fråga om fordon som registrerats eller tagits i bruk i landskapet Åland eller utomlands.

Genom förordning av statsrådet utfärdas bestämmelser om på vilka villkor ett fordon som omfattas av användningsförbud enligt 1 mom. får köras till kontrollbesiktning om åtgärder när ett fordon inte kan identifieras på ett tillförlitligt sätt vid kontrollbesiktning och om övriga omständigheter i anslutning till kontrollbesiktning.

## 94 §

*Anmälan av uppgifter till registret*

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.

*besiktning eller vägkontroll konstateras att fordonet inte har några fel eller brister.* En polisman, tullman eller gränsbevakningsman kan också förordna att fordonet ska kontrollbesiktas i situationer där en tidigare given uppmaning att reparera fordonet inte har följts. Ett fordon som inte inom den tid som polismannen, tullmannen eller gränsbevakningsmannen *bestämt* har förts till kontrollbesiktning får inte användas i trafik förrän det har godkänts vid en kontrollbesiktning. På kontrollbesiktning tillämpas 53, 54 och 56–58 §. Om polismannen, tullmannen eller gränsbevakningsmannen på grund av fordonsskada eller av andra särskilda skäl anser att det behövs en utförligare kontroll kan han eller hon bestämma att kontrollbesiktningen ska utvidgas till en besiktning som motsvarar en registreringsbesiktning. Kontrollbesiktning kan också föreläggas i fråga om fordon som registrerats eller tagits i bruk i landskapet Åland eller utomlands.

Genom förordning av statsrådet utfärdas bestämmelser om på vilka villkor ett fordon som omfattas av användningsförbud enligt 1 mom. får köras till kontrollbesiktning om åtgärder när ett fordon inte kan identifieras på ett tillförlitligt sätt vid kontrollbesiktning och om övriga omständigheter i anslutning till kontrollbesiktning.

## 94 §

*Anmälan av uppgifter till och anteckning av uppgifter i registret*

Genom förordning av statsrådet utfärdas bestämmelser om *hur uppgifter* om körförbud, om besiktning, om godkännande som museifordon och återtagande av godkännandet samt om tekniska vägkontroller *ska anmälas till och antecknas i fordonstrafikregistret* och om anteckning av dessa *uppgifter i fordonets registreringsintyg*. I fråga om uppgifter som ska införas i registret föreskrivs särskilt.

---

*Denna lag träder i kraft den*

20 .