

Hallituksen esitys eduskunnalle ajoneuvojen katsastus- ja yksittäishyväksyntätehtävien järjestämistä koskevaksi lainsäädännöksi

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi lait ajoneuvojen katsastustoiminnasta, ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä ja katsastustoiminnan valvontamaksusta. Lisäksi säädettäisiin vähäisiä muutoksia ajoneuvojen yksittäishyväksynnän väliaikaisesta järjestämisestä annettuun lakiin ja ajoneuvolaikiin.

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

Ajoneuvojen yksittäishyväksyntää koskevat säännökset uudistettaisiin ottamalla huomi-

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

Katsastustoiminnan valvontamaksusta säädettäisiin oma lakinsa. Kyse olisi veronluonteisesta maksusta. Samalla lakattaisiin perimästä katsastustoiminnan maksua. Katsastusluvan haltijat maksaisivat katsastustoiminnan valvontamaksua jokaisesta suorittamastaan katsastuksesta. Katsastustoiminnan valvontamaksua kerättäisiin vuositasolla arviolta 9,6 miljoonaa euroa.

Ajoneuvojen yksittäishyväksynnän väliaikaisesta järjestämisestä annettuun lakiin ja ajoneuvolakiin ehdotetut muutokset ovat pääosin teknisluonteisia ja johtuvat muista lakiehdotuksista.

Lait ovat tarkoitettut tulemaan voimaan vuoden 2014 alusta. Laki ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä tulisi kuitenkin voimaan vasta 1 päivänä tammikuuta 2015.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
SISÄLLYS.....	2
YLEISPERUSTELUT.....	5
1 NYKYTILA.....	5
1.1 Lainsäädäntö ja käytäntö.....	5
Ajoneuvon katsastusvelvollisuus ja katsastusten sisältö.....	5
Katsastustoiminnan järjestäminen.....	6
Korjaamoiden nykyinen toiminta katsastusalan ja korjaamoalan yhteistyö.....	10
Ajoneuvojen yksittäishyväksyntä.....	10
Yksittäishyväksynnän myöntäjä.....	11
Katsastustoiminnan maksu.....	11
1.2 Kansainvälinen kehitys sekä ulkomainen ja EU:n lainsäädäntö.....	12
Kansainvälinen kehitys.....	12
EU-lainsäädäntö.....	14
Komission liikennekelpoisuuspaketti.....	16
1.3 Nykytilan arviointia.....	16
Yleistä.....	16
Palvelut ja niiden saatavuus.....	17
Katsastusluvan laajuus.....	17
Riippumattomuus.....	17
Katsastajien koulutusvaatimus.....	18
Suomen katsastusmarkkinat.....	18
Katsastustoimipaikan toimintamalli.....	18
Määräaikaiskatsastuksen hintojen kehitys.....	19
2 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET.....	20
2.1 Tavoitteet.....	20
2.2 Toteuttamisvaihtoehdot.....	21
Katsastusalan riippumattomuuden säilyttäminen muusta ajoneuvoalasta.....	21
Kevyiden ja raskaiden ajoneuvojen katsastusluvan säilyttäminen yhdessä.....	22
2.3 Keskeiset ehdotukset.....	22
Muutosehdotukset riippumattomuusvaatimukseen katsastus- ja yksittäishyväksyntätoiminnassa.....	22
Muutosehdotukset katsastuslupien laajuuteen.....	23
Katsastusluvan hakijan vakavaraisuusvaatimuksen poistaminen.....	23
Koeajoratavaatimuksen poistaminen.....	24
Ehdotukset katsastuksen ja yksittäishyväksyntöjen valvonnan tehostamiseksi.....	24
Katsastuspalvelurekisteri.....	24
Muutokset katsastajien koulutusvaatimukseen.....	24
Katsastustoiminnan valvontamaksu.....	25
3 ESITYKSEN VAIKUTUKSET.....	25
3.1 Taloudelliset vaikutukset.....	25
Yleistä.....	25

	Vaikutukset kotitalouksien asemaan	25
	Vaikutukset yrityksiin	26
	Vaikutukset valtiontalouteen	27
3.2	Vaikutukset viranomaisten toimintaan	29
	Ajoneuvojen katsastustoiminnasta ehdotettu laki	29
	Ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä ehdotettu laki	29
3.3	Ympäristövaikutukset	30
3.4	Yhteiskunnalliset vaikutukset	30
	Ajoneuvojen katsastustoiminnasta ehdotettu laki	30
	Ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä ehdotettu laki	30
4	ASIAN VALMISTELU	31
4.1	Valmisteluvaiheet ja -aineisto	31
4.2	Lausunnot ja niiden huomioonottaminen	31
	Riippumattomuusvaatimusten lieventäminen	32
	Kevyiden ja raskaiden ajoneuvojen katsastuslupien eriyttäminen	32
	Muutosehdotukset katsastajien koulutusvaatimuksiin	32
	Katsastuspalvelurekisteri	33
	Muuta huomioitavaa lausunnoista	33
	YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT	34
1	LAKIEHDOTUSTEN PERUSTELUT	34
1.1	Laki ajoneuvojen katsastustoiminnasta	34
	1 luku. Yleiset säännökset	34
	2 luku. Katsastuslupa	35
	3 luku. Katsastustoiminnasta vastaavaa henkilöä ja katsastajaa koskevat vaatimukset	44
	4 luku. Katsastusten suorittamisen yleiset vaatimukset	49
	5 luku. Jatkokoulutuslupa	53
	6 luku. Valvonta	55
	7 luku. Erinäiset säännökset	60
	8 luku. Voimaantulo ja siirtymäsäännökset	62
1.2	Laki ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä	63
	1 luku. Yleiset säännökset	63
	2 luku. Yksittäishyväksynnän järjestäminen	63
	3 luku. Yksittäishyväksynnän myöntäjää koskevat vaatimukset	65
	4 luku. Yksittäishyväksyntätoimintaa koskevat vaatimukset	68
	5 luku. Yksittäishyväksyntätoiminnan valvonta	69
	6 luku. Erinäiset säännökset	71
	7 luku. Voimaantulo ja siirtymäsäännökset	71
1.3	Laki ajoneuvojen yksittäishyväksynnän väliaikaisesta järjestämisestä	72
1.4	Laki katsastustoiminnan valvontamaksusta	72
	1 luku. Yleiset säännökset	72
	2 luku. Katsastustoiminnan valvontamaksun määrääminen ja kanto	73
	3 luku. Oikaisu ja muutoksenhaku	73
	4 luku. Erinäiset säännökset	74
1.5	Ajoneuvolaki	74
2	TARKEMMAT SÄÄNNÖKSET JA MÄÄRÄYKSET	75
2.1	Valtuudet valtioneuvoston asetuksen antamiseen	75
2.2	Valtuudet ministeriöiden asetusten antamiseen	76
2.3	Liikenteen turvallisuusviraston määräystenantovaltuudet	76

3	VOIMAANTULO.....	77
4	SUHDE PERUSTUSLAKIIN JA SÄÄTÄMISJÄRJESTYS.....	77
4.1	Norminantovaltuudet	77
4.2	Julkiset hallintotehtävät.....	78
	Yleistä.....	78
	Katsastustoiminta	79
	Yksittäishyväksyntä.....	80
	Toimitilojen tarkastukset.....	80
4.3	Verosta säätäminen	81
4.4	Säätämisyjärjestyksen arviointia.....	81
	Norminantovaltuudet.....	81
	Julkiset hallintotehtävät.....	81
	Verosta säätäminen.....	81
	LAKIEHDOTUKSET	83
	ajoneuvojen katsastustoiminnasta	83
	ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä.....	98
	ajoneuvojen yksittäishyväksynnän väliaikaisesta järjestämisestä annetun lain muuttamisesta.....	105
	katsastustoiminnan valvontamaksusta.....	106
	ajoneuvolain muuttamisesta	109
	LIITE	111
	RINNAKKAISTEKSTIT	111
	ajoneuvojen yksittäishyväksynnän väliaikaisesta järjestämisestä annetun lain muuttamisesta.....	111
	ajoneuvolain muuttamisesta	113

YLEISPERUSTELUT

1 Nykytila

1.1 Lainsäädäntö ja käytäntö

Ajoneuvon katsastusvelvollisuus ja katsastusten sisältö

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

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

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

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

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

Suomessa suoritetaan vuosittain runsaat kolme miljoonaa ajoneuvon katsastusta. Vuonna 2011 määrä oli 3,3 miljoonaa. Määräaikaiskatsastuksia suoritettiin kyseisenä vuonna 2,55 miljoonaa. Niistä 94,3 prosenttia oli enintään 3,5 tonnia painavien ajoneuvojen (kevyet ajoneuvot) katsastuksia ja 5,7 prosenttia yli 3,5 tonnia painavien ajoneuvojen (raskaat ajoneuvot) katsastuksia. Samana vuonna ajoneuvoja hylättiin määräaikaiskatsastuksessa 682 700 hylkäysprosentin ollessa 26,8. Hylkäysprosentti on viime vuosina py-

sytellyt samalla tasolla. Jälkitarkastuksia suoritettiin 635 800.

Ajoneuvolain 85 §:n mukaan liikennettä valvovat viranomaiset poliisimies, tullimies ja rajavartiomies voivat määrätä ajoneuvon *valvontakatsastukseen*, jos ajoneuvon kunnossa havaitut puutteet ja erityisesti jarruissa havaitut puutteet voivat aiheuttaa sellaisen turvallisuusriskin, että ajoneuvon tiellä suoritettavaa tarkastusta perusteellisempi tarkastus on aiheellista suorittaa. Jos liikennettä valvovan viranomaisen aikaisemmin antamaa korjauskehotusta ei ole noudatettu, ajoneuvo voidaan myös määrätä valvontakatsastukseen. Vuonna 2011 valvontakatsastuksia suoritettiin 820. Useissa tapauksissa ajoneuvon määrääminen valvontakatsastukseen tapahtuu ajoneuvon teknisessä tienvartitarkastuksessa, josta säädetään ajoneuvolain 9 luvussa. Nämä tarkastukset suorittaa poliisi, tullilaitos ja rajavartiolaitos. Liikenteen turvallisuusvirasto järjestää tarkastuksen suorittajan avuksi katsastajia sopimalla katsastustoimipaikkojen kanssa heidän osallistumisestaan tarkastuksiin.

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

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

Rekisteröintikatsastukseen sovelletaan pitkälti samoja säännöksiä kuin määräaikaikatsastukseen, mutta hyväksyntäasetuksessa on

kuitenkin yksityiskohtaisia säännöksiä rekisteröintikatsastuksen suorittamisesta.

Vuonna 2011 rekisteröintikatsastuksia suoritettiin 91 200.

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

Muutoskatsastukseen sovelletaan pitkälti samoja säännöksiä kuin määräaikaikatsastukseen, mutta hyväksyntäasetuksessa on kuitenkin yksityiskohtaisia säännöksiä myös muutoskatsastuksesta.

Vuonna 2011 muutoskatsastuksia suoritettiin 44 000.

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

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

Vuonna 2011 suoritettiin 790 kytkentäkatsastusta.

Katsastustoiminnan järjestäminen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

tustehtävät erotettiin rekisteröintitehtävistä, mikä oli vuonna 1998 toteutetun uudistuksen keskeisin asia. Vaikka katsastustoiminta säädöksissä erotettiin rekisteröintitehtävistä, katsastustoimipaikat ovat edelleen keskeisiä rekisteröintitehtävien suorittajia, sillä katsastustoimipaikkojen osuus rekisteröintitehtävistä on 55 prosenttia.

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

Voimassa olevan katsastuslupalain mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää katsastusluvut enintään viideksi vuodeksi. Lupa myönnetään toimipaikkakohtaisena, joten yksittäisellä oikeushenkilöllä voi olla useita lupia.

Toimiluvan myöntämisen edellytyksenä on, että luvanhakija on luotettava, asiantunteva, vakavarainen ja riippumaton. Toimilupaa ei voida myöntää virastolle, laitokselle eikä oppilaitokselle, joka on valtion, kunnan tai kuntayhtymän ylläpitämä.

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

Katsastusluvan hakija katsotaan nykyisin asiantuntevaksi, jos katsastustoimipaikkaa

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

Jo vuoden 1993 toimilupalakea säädettäessä lähdettiin siitä, että toimiluvan hakijan on oltava riippumaton. Lakia koskevan hallituksen esityksen (HE 180/1993 vp) yksityiskohtaisissa perusteluissa todetaan, että ajoneuvojen katsastus on toimintaa, jossa toiminnan harjoittajan täydellisen riippumattomuuden vaatimus on erityisen tärkeää. Myös voimassa olevassa katsastuslupalaisissa edellytetään toimiluvan hakijan riippumattomuutta. Lain 6 §:ssä säädetään hakijan riippumattomuuden arvioinnista. Toimiluvan hakijaa voidaan pitää riippumattomana, jos hakija tai hänen palveluksessaan oleva ei harjoita tai ole kaupallisesti, taloudellisesti tai muuten riippuvuussuhteessa laissa mainittua ajoneuvoihin liittyvää toimintaa harjoittavaan. Tällaisia toimintoja ovat ajoneuvojen sekä niiden osien ja varusteiden valmistus, maahantuonti, kauppa, suunnittelu, markkinointi, korjaus ja huolto, vakuutustoimintaan liittyvä ajoneuvojen vahinkotarkastustoiminta sekä luvanvarainen liikenne. Merkittävää on, että lain 6 §:n 3 momentin mukaan toimiluvanvaraiseen toimintaan saa kuitenkin vuokrata tiloja ja laitteita ajoneuvoihin liittyvää muuta toimintaa harjoittavalta. Siten katsastustoimipaikka saa vuokrata toimintaansa varten toimitilat ja laitteet esimerkiksi autokorjaamolta, jossa ajoneuvo katsastetaan.

Nykyisin katsastuslupia on kahdenlaisia. Rajatun toimiluvan nojalla suoritetaan vain määräaikais- ja valvontakatsastuksia. Muun toimiluvan nojalla on suoritettava kaikkia katsastuksia. Vain joitakin kymmeniä katsastuslupia on rajattu määräaikais- ja valvontakatsastuksiin. Vuoden 2009 lopussa toiminnassa oli 298 katsastustoimipaikkaa, joista 16 oli sivutoimipisteitä. Vuoden 2012 syyskuun lopussa toiminnassa oli 364 katsastustoimipaikkaa sivutoimipisteet mukaan lukien. Vajaan kolmen vuoden kuluessa toimipaikkoja on siten tullut lisää 66. Vuoden 2012 tammi-syyskuun aikana uusia toimilupia on myönnetty 23.

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

Katsastusluvan hakijan varsinaisen riippumattomuusvaatimuksen lisäksi luvanhaltijan edellytetään harjoittavan katsastustoimintaansa tasapuolisesti. Toimiluvan haltijan on järjestettävä toimintansa siten, etteivät mitkään muut seikat kuin ajoneuvon kuntoon ja muuhun määräystenmukaisuuteen liittyvä arviointi voi vaikuttaa katsastuksen lopputulokseen. Luvanhaltija on myös velvollinen suorittamaan kaikki luvanmukaiset katsastukset. Ajoneuvon katsastus on suoritettava ajoneuvon mallista, merkistä, käyttöönotto-ajankohdasta tai muista vastaavista seikoista riippumatta.

Katsastuksessa on kyse perustuslain 124 §:ssä tarkoitettusta julkisesta hallintotehtävästä, joka sisältää myös julkisen vallan käyttöä. Katsastaja hyväksyy tai hylkää ajoneuvon katsastuksessa. Hän saa myös keskeyttää katsastuksen säännöksissä tarkoitetuissa tapauksissa. Katsastaja saa myös määrätä ajoneuvon ajokieltoon. Koska kyse on julkisesta hallintotehtävästä, siinä on sovel-

lettava hyvää hallintoa koskevia säännöksiä. Voimassa olevan lain 14 §:ssä säädetään nimenomaisesti, että katsastusluvan haltijoiden on katsastustehtävissä sovellettava hallintolakia (434/2003) ja viranomaisten toiminnan julkisuudesta annettua lakia (621/1999).

Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo katsastustoimintaa. Virasto valvoo katsastustoimintaa suorittamalla käyntejä katsastustoimipaikoille, tarkastamalle ajoneuvoliikennerekisteriin talletettuja tietoja, asiakirjoja ja katsastustoimipaikkojen vikatilastoja sekä osallistumalla ajoneuvojen teknisiin tienvarsitarkastuksiin. Valvontaan vaikuttavat myös kansalaisten ja muiden viranomaisten yhteydenotot. Vuosittain virasto suorittaa katsastustoimipaikoille 150 tarkastuskäyntiä. Vuonna 2011 käyntejä oli 168. Tarkastukset jakaantuvat tarpeen mukaan aloitus- ja ennakkotarkastuksiin sekä valvontatarkastuksiin. Niissä pyritään selvittämään, vastaavako toimipaikan toimintatavat ja katsastustoiminnan laatu katsastusta koskevissa säännöksissä ja ohjeissa asetettuja vaatimuksia. Tavoitteena on, että valvontatarkastusten välinen aika ei muodostu kahta vuotta pidemmäksi.

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

Voimassa olevan katsastuslupalain mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa katsastustoimipaikalle huomautuksen tai varoituksen taikka peruuttaa katsastusluvan määräajaksi tai kokonaan, jos katsastustoimipaikalla havaitaan laissa tarkoitettuja puutteita tai laiminlyöntejä taikka luvanhaltija ei enää täytä luvan myöntämisen edellytyksiä. Liikenteen turvallisuusvirasto on vuoden 2011 aikana antanut katsastustoimipaikoille 68 huomautusta ja neljä kirjallista varoitusta. Vuosien 2009—2011 aikana on rikkeiden ja laiminlyöntien vuoksi peruutettu yksi katsastuslupa määräajaksi.

Voimassa olevassa katsastuslupalaisissa on keskeiset säännökset katsastustoiminnassa edellytettävän lisäkoulutuksen antajasta. Liik-

kenteen turvallisuusvirasto myöntää oikeuden lisäkoulutuksen antajalle. Koulutusoikeus myönnetään määräajaksi yhteisölle, jolla on riittävät edellytykset koulutuksen antamiseen ja koulutustoiminnasta vastaava henkilö. Myös koulutusoikeus voidaan peruuttaa määräajaksi tai kokonaan, jos koulutusoikeuden haltijalla ei enää ole edellytyksiä koulutuksen antamiseen tai koulutusta ei hoideta asianmukaisesti.

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

Katsastusoikeudet omaavia henkilöitä on noin 1 400.

Korjaamoiden nykyinen toiminta katsastusosalalla sekä katsastusalan ja korjaamoalan yhteistyö

Suomessa on noin 350 jarrujärjestelmien korjaamiseen oikeuttavan A-luvan haltijaa. Tällainen luvanhaltija on oikeutettu suorittamaan raskaan kaluston jarrujärjestelmien sovittutarkastuksia katsastusta varten.

Voimassa olevan katsastuslupalain mukaan katsastusluvan haltija voi vuokrata luvanmukaiseen toimintaansa tarvittavia tiloja ja laitteita autokorjaamoilta tai muilta ajoneuvoalaan liittyvää toimintaa harjoittavilta. Lain 6 §:n mukaan tällaista vuokrausta ei pidetä laissa tarkoitettuna kiellettyinä riippuvaisuussuhteena. Koska raskaan kaluston tilat vaativat isoja investointeja, erityisesti uusista katsastustoimipaikoista suurin osa vuokraa raskaan kaluston tilansa korjaamoilta.

Katsastustehtävien vähäisiä osia, kuten pakokaasupäästöjen, jarrujärjestelmien, vetokytkimien ja nopeudenrajoittimien tarkastuksia voidaan valtioneuvoston asetuksella antaa myös muiden kuin katsastusluvan haltijoiden suorittaviksi. Katsastusasetuksen 17 §:n mukaan näitä tehtäviä saa suorittaa autokorjaamo tai muu tarkastuspaikka, jonka on ilmoitauduttava Liikenteen turvallisuusvirastolle. Tästä poiketen jarrujärjestelmien tarkastamiseen edellytetään kuitenkin Liikenteen turvallisuusviraston lupaa. Virasto valvoo näiden tarkastuspaikkojen katsastustehtävien suorittamista.

Tarkastuspaikalla on oltava käytettävissään riittävä tarkastuslaitteisto sekä pätevä ja asiantunteva henkilöstö. Jos tarkastuspaikan tarkastuksia ei suoriteta asianmukaisesti tai jos tarkastuslaitteiston huolto tai mittatarkkuuden tarkastus on laiminlyöty, Liikenteen turvallisuusvirasto voi päättää, että tarkastuspaikan tarkastuksia ei hyväksytä.

Liikenteen turvallisuusviraston Ramboll Management Consultingilla teettämän selvityksen (Katsastustoimilupalain muutosehdotusten vaikutus selvityksen päivitys; Trafin julkaisuja 3/2012, jäljempänä *Rambollin toinen selvitys*) mukaan katsastus- ja korjaamoalan yhteistyö on nykyisellään vakiintunut toimintatapa. Tyypillisesti lähekkäin, tai jopa samoissa tiloissa sijaitseva, korjaamo ja/tai automyymälä ja katsastustoimipaikka toimivat yhteistyössä siten, että korjaamot vievät autot asiakkaidensa puolesta katsastettavaksi korjaamolla käynnin jälkeen ja asiakas voi illepäivällä hakea korjaamolta korjatun sekä katsastetun autonsa. Myös käytettyjen autojen osalta autojen katsastuttaminen ennen myyntiä on yleinen toimintatapa. Sekä korjaamo- että katsastustoimijat hakeutuvat jo nyt runsaasti yhteisiin tai lähekkäisiin tiloihin synergiaetujen vuoksi. Erityisen yleistä tämä on raskaan kaluston puolella, jossa yhteisten asiakkaiden ja tilojen hyödyntäminen on erityisen merkittävä etu.

Ajoneuvojen yksittäishyväksyntä

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

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

Yksittäishyväksyntää hakee ajoneuvon omistaja tai valmistaja taikka heidän puolestaan toimiva Euroopan talousalueella vakituisesti asuva henkilö. Yksittäishyväksynnässä tarkastetaan ajoneuvon yksilöintitiedot ja muut rekisteröintiä varten tarpeelliset tiedot. Lisäksi tarkastetaan, onko ajoneuvo rakenteeltaan, mitoiltaan ja varusteiltaan säännösten mukainen.

Yksittäishyväksynnästä annettava todistus on pääsääntöisesti voimassa 3 kuukautta.

Vuoden 2011 aikana Suomessa myönnettiin noin 14 900 yksittäishyväksyntää. Hylkäyksiä oli noin 1 000.

Yksittäishyväksynnän myöntäjä

Yksittäishyväksynnän myöntäjästä säädetään ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä annetussa laissa (227/2009), jäljempänä *nykyinen yksittäishyväksyntälaki*. Koska tuo laki tulee voimaan vasta 1 päivästä tammikuuta 2015, on nykyisin voimassa ajoneuvojen yksittäishyväksynnän väliaikaisesta järjestämisestä annettu laki (228/2009), jäljempänä *yksittäishyväksynnän väliaikaislaki*. Se on voimassa vuoden 2014 loppuun asti. Väliaikaislaki tarvitaan sen vuoksi, että Liikenteen turvallisuusvirastolla on aikaa tehdä yksittäishyväksyntätehtävien järjestämisessä tarvittavat sopimukset palvelun tuottajien kanssa.

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

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

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

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

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

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

Yksittäishyväksyntää koskevaan päätökseen saa vaatia oikaisua Liikenteen turvallisuusvirastolta.

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

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

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

Katsastustoiminnan maksu

Voimassa olevan katsastuslupalain 24 a §:n mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto perii katsastusluvan haltijoilta katsastustoiminnan kiinteän maksun jokaisesta suoritetusta ajoneuvon katsastuksesta. Maksun on vastattava yhteensä niitä kokonaiskustannuksia, jotka Liikenteen turvallisuusvirastolle aiheutuvat katsastustoiminnan kehittämisestä, tukitoiminnoista ja valvonnasta, ajoneuvoja koske-

van rekisterin pitämisestä katsastusluvan haltijoiden katsastustehtäviä varten, teknisiin tienvarsitarkastuksiin liittyvistä tehtävistä sekä Liikenteen turvallisuusviraston korvattavaksi säädetyistä valvontakatsastuksista.

Katsastustoiminnan maksun suuruudesta säädetään Liikenteen turvallisuusviraston maksullisista suoritteista annetussa liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa (722/2012). Vuosina 2010—2012 katsastustoiminnan maksu on ollut 2,10 euroa jokaiselta edellisen kuukauden aikana suoritettulta katsastukselta. Vuonna 2011 Liikenteen turvallisuusvirastolle kertyi katsastustoiminnan maksua noin 6,99 miljoonaa euroa.

1.2 Kansainvälinen kehitys sekä ulkomainen ja EU:n lainsäädäntö

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

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

Kansainvälinen kehitys

Ruotsissa markkinarakenne on vastannut 30 päivään kesäkuuta 2010 asti tilannetta, joka Suomessa oli ennen vuotta 1994 tapahtunutta yksityistämistä. Ruotsin paikallisella katsastusviranomaisella, Bilprovningenilla oli katsastustoiminnassa monopoli 30 päivään kesäkuuta 2010 asti. Katsastustoiminnan ollessa monopolina katsastuspalvelujen saatavuus on Ruotsissa ollut heikompaa kuin Suomessa. Autoja oli yhtä katsastustoimipaikkaa kohti 24 000. Tuolloin Suomessa oli katsastustoimipaikkaa kohden 9 700 autoa. Henkilöauton määräaikaiskatsastuksen hinta oli 300 Ruotsin kruunua ennen Bilprovningenin monopolin päättymistä.

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

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

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

Katsastustoimipaikoilta ei Ruotsissa edellytetä koeajorataa.

Kilpailun avaamisen jälkeen Ruotsissa toimi vuonna 2011 viisi kevyen kaluston katsastuksia tarjoavaa yritystä (Ystad Bilbesiktning AB, DEKRA Automotive AB, Applus Bilprovning AB, A-Besiktning AB ja AB Svensk Bilprovning). Kevyen kaluston katsastustoimipaikkojen lukumäärä oli vuoden 2011 lopussa 230, kun taas vuoden 2010 lopussa toimipaikkoja oli 190. Raskaan kaluston katsastuksia tarjoaa kaksi yritystä, AB Svenska Bilprovning ja Fordonsprovorna i Väst. Kilpailun avaaminen on parantanut saatavuutta jonkin verran. Suurin osa uusista toimipaikoista on perustettu isompien kaupunkien yhteyteen.

Hintakilpailu on tähän mennessä ollut vähäistä, koska markkinoiden selvästi suurin toimija AB Svenska Bilprovning ei ole muuttanut kevyen kaluston katsastusten hintoja käytännössä lainkaan. Kevyen kaluston määräaikaiskatsastuksen hintataso vaihtelee koko maassa 295–400 kruunun välillä. Raskaan

kaluston määräaikaikatsastusten hintataso on noussut jonkin verran, ollen 760–1900 kruunun välillä, ajoneuvon massasta ja akselimäärästä riippuen.

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

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

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

Kilpailulle vapauttamisen tavoitteena oli parempi asiakaspalvelu ja saatavuus. Samalla myös markkinoille tuloa helpotettiin merkittävästi. Katsastajan tutkintoon riittää kolmen viikon koulutus mekaanikoille, ajoratavaatimus poistettiin, kevyiden ajoneuvojen ja raskaiden ajoneuvojen katsastus eriytettiin ja katsastajille tarjottiin mahdollisuutta työs-

kennellä korjaamoiden toimitiloissa. Muista Pohjoismaiden markkinoista poiketen hintakatto jätettiin voimaan kahdeksi vuodeksi, jotta toiminta pysyisi tehokkaana.

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

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

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

Iso-Britanniassa ajoneuvojen katsastus otettiin käyttöön vuonna 1960. Siellä on vapautettu kevyen kaluston määräaikaikatsastukset suoritettaviksi huoltokorjaamoissa. Valvontaviranomainen on valtiollinen VOSA (Vehicle and Operator Services Agency). VOSA hoitaa kuitenkin edelleen itse raskaan kaluston määräaikaikatsastukset sekä rekisteröintikatsastukset valtion omilla katsastustoimipaikoilla. Katsastusluvan saannin edel-

lytyksenä on hyvä maine ja moitteeton taloudellinen tilanne. Lisäksi toimitilojen varusteiden ja henkilöstön tulee vastata VOSA:n asettamia vaatimuksia.

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

Espanjassa katsastustoiminta perustuu alueelliseen toimilupajärjestelmään. Hintatason ja lupaehdot määrittelee paikallisviranomaisen. Keskusviranomaisen säätelee katsastuksen sisällön.

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

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

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

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

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

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

Iso-Britannian ja Norjan lisäksi korjaamot voivat suorittaa katsastuksia ainakin Hollannissa, Itävallassa ja Romaniassa. Hollannissa

on vapaa hintakilpailu, vapaa alalle tulo ja matalat koulutustasovaatimukset.

EU-lainsäädäntö

Katsastuksesta on voimassa moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen katsastuksesta annettu parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/40/EY, *jäljempänä katsastusdirektiivi*. Sen mukaan jäsenvaltioissa on suoritettava kyseisessä jäsenvaltiossa rekisteröidyille moottorikäyttöisille ajoneuvoille sekä niiden perävaunuille ja puoliperävaunuille direktiivin mukaiset määräaikaikatsastukset. Direktiivin liitteissä luetellaan katsastettavien ajoneuvojen luokat, katsastusten toistumistiheys ja ajoneuvosta katsastuksessa pakollisesti tarkastettavat kohteet. Direktiivi sisältää pitkälti vain katsastusta koskevat vähimmäisvaatimukset. Siten jäsenvaltiot voivat muun ohessa lyhentää kahden peräkkäisen pakollisen katsastuksen välistä aikaa, lisätä ajoneuvosta katsastuksessa tarkastettavia kohteita, ulottaa pakolliset määräaikaikatsastukset koskemaan muitakin ajoneuvoluokkia ja määrätä erityisiä lisäkatsastuksia. Katsastusdirektiiviä on muutettu moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen katsastuksesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/40/EY mukauttamisesta tekniikan kehitykseen annetulla komission direktiivillä (2010/48/EU), *jäljempänä katsastusdirektiivin muutos*. Katsastusdirektiivin muutoksen yhteydessä tarkastettavien kohteiden määrää on lisätty. Samalla tarkastamisessa käytettäviä menetelmiä ja hylkäämisperusteita on katsastusten yhdenmukaistamiseksi tarkennettu ja mukautettu ajoneuvotekniikan kehitykseen.

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

tä, mitä vaatimuksia katsastuksia suorittavalle toimielimelle on asetettava.

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

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

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

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

Palveludirektiivissä olevilla säännöksillä pyritään edistämään palveluntarjoajien sijoittautumisvapautta ja palvelujen vapaata liikkuvuutta purkamalla lupajärjestelmiä ja mui-

ta sijoittautumista koskevia rajoituksia, jotka voisivat estää tai haitata palveluntarjoajien markkinoille pääsyä muissa jäsenvaltioissa. Lisäksi palveludirektiivin tavoitteena on varmistaa palvelujen sisämarkkinoiden toteutuminen purkamalla niitä rajoittavat esteet, vahvistaa palvelujen vastaanottajien oikeuksia palvelujen käyttäjänä, edistää palvelujen laatua ja luoda jäsenvaltioiden välille toimiva hallinnollinen yhteistyö.

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

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

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

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

Palveludirektiivin 25 artiklan 1 kohdan mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava, että palveluntarjoajille ei aseteta vaatimuksia, jotka velvoittavat harjoittamaan yksinomaan

tiettyä toimintaa tai joilla rajoitetaan erilaisien toimintamuotojen harjoittamista yhdessä tai osana yhteistyöhanketta. Rajoituksia voidaan kuitenkin asettaa seuraaville palveluntarjoajille: a) säänneltyjen ammattien harjoittajille, siltä osin kuin rajoitusten asettaminen on perusteltua kunkin ammatin erityispiirteisiin mukautettujen erilaisten ammattieteen ja -toimintatapoihin liittyvien vaatimusten noudattamiseksi ja tarpeen säänneltyjen ammattien harjoittajien riippumattomuuden ja puolueettomuuden takaamiseksi; b) palveluntarjoajille, jotka tarjoavat sertifiointi- tai akkreditointipalveluja, teknisiä tarkastuspalveluja tai testaukseen tai kokeisiin liittyviä palveluja, siltä osin kuin rajoitusten asettaminen on perusteltua palveluntarjoajien riippumattomuuden ja puolueettomuuden takaamiseksi. Artiklan 2 kohdan mukaan silloin, kun 1 kohdan a ja b alakohdassa tarkoitettu palveluntarjoajien välinen monialatoiminta sallitaan, jäsenvaltioiden on varmistettava, että eturistiriidat ja tiettyjen toimintojen väliset yhteensopimattomuudet estetään, tiettyjen toimintojen edellyttämä riippumattomuus ja puolueettomuus taataan ja että ammattieteen liittyvien vaatimusten yhteensopivuus taataan erityisesti ammatillisen salassapitovelvollisuuden osalta.

Komission liikennekelpoisuuspaketti

Komissio on antanut heinäkuussa 2012 niin sanottuun liikennekelpoisuuspakettiin sisältyvät säädösehdotukset. Paketti sisältää ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen määräaikaista katsastuksista sekä direktiivin 2009/40/EY kumoamisesta [KOM(2012) 380 final]. Ehdotuksista on annettu eduskunnalle U-kirje (U 49/2012 vp).

Määräaikaista katsastusta koskeva asetusehdotus sisältää säännöshdotuksia muun ohessa katsastettavista ajoneuvoluokista ja katsastusten toistumistiheydestä, katsastuksen sisällöstä, katsastajista, testaustiloista ja -laitteista, katsastustoimipaikkojen hyväksynnästä ja valvonnasta. Ehdotuksen säännökset mahdollistavat jatkossakin eräissä muissa EU-maissa käytössä olevan mallin, jossa korjaamot voivat suorittaa katsastuksia.

Komission ehdotuksia käsitellään parasta aikaa neuvoston työryhmässä.

1.3 Nykytilan arviointia

Yleistä

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

Katsastusalan kilpailulle vapauttamisen jälkeen katsastustoimipaikkojen määrä on yli nelinkertaistunut. Vuonna 1993 varsinaisia katsastustoimipaikkoja oli 77, kun niitä vuoden 2012 syyskuun lopussa oli 348. Vuoden 2010 tammikuun ja 2012 syyskuun välisenä aikana uusia katsastuslupia on myönnetty 93. Alalla toimivia yrityksiä oli vuoden 2012 syyskuun lopussa 85.

Uusien asemien lisääntynyt määrä on muuttanut alan markkinadynamiikkaa jonkin verran. A-Katsastus konsernin markkinaosuus määräaikaista katsastuksista on nykyään noin 40 prosenttia. K1 Katsastajat Oy:n osuus on vajaat 20 prosenttia ja muiden yritysten yhteenlaskettu osuus yli 40 prosenttia markkinoista.

Ajoneuvojen katsastustoiminta perustuu lainsäädännön asettamiin vaatimuksiin. Yrityksen kannalta tämä merkitsee sitä, että katsastuksen kokonaismarkkinat ovat tarkoin määritellyt ja niiden kokoon vaikuttavat lähinnä vain muutokset ajoneuvokannassa tai lainsäädännössä. Katsastusyrittäjien tuotekehitys keskittyykin pitkälti prosessin tehokkuuden lisäämiseen ja asiakaspalvelun kehittämiseen. Asiakaspalvelua on kehitetty esimerkiksi sijoittamalla katsastusasemia mahdollisimman lähelle asiakkaita. Kun monella muulla alalla on tehokkuutta haettu keskittämällä toimintoja, niin katsastusalalla kehitys on ollut päinvastaista.

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

Palvelut ja niiden saatavuus

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

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

Katsastustoimipaikkojen lisääntymisestä huolimatta kohtuullisten katsastuspalvelujen turvaaminen alueellisesti koko maassa on kaiken aikaa ollut haasteena. Katsastustoimipaikat ovat keskittyneet suurimpiin asutuskeskuksiin. Muualla toimipaikat ovat etäällä toisistaan, joten siellä ei ole kilpailua. Kilpailun puute puolestaan on useissa tapauksissa johtanut keskimääristä korkeampiin katsastushintoihin.

Katsastusluvan laajuus

Voimassa olevan katsastuslupalain mukaan toimilupa voidaan myöntää joko rajattuna määräaika- ja valvontakatsastuksiin tai kaikkiin katsastuslajeihin. Pelkästään määräaika- ja valvontakatsastuksiin myönnettävä lupa oikeuttaa ja velvoittaa suorittamaan sekä raskaan että kevyen kaluston määräaika- ja valvontakatsastuksia. Käytännössä tämä tar-

koittaa sitä, että suppeammankin toimiluvan saamiseksi yrityksellä on oltava käytettävissä katsastustilat ja katsastuslaitteet sekä kevyelle että raskaalle kalustolle. Tämä vaatimus rajoittaa mahdollisten liiketoimipaikkojen määrää, koska raskaan kaluston katsastus vaatii paljon sekä ulko- että sisätilaa. Koska kevyen kaluston katsastuksia tehdään monikertainen määrä raskaan kaluston katsastuksiin verrattuna, kevyen kaluston katsastukset tosiasiallisesti subventoivat raskaan kaluston katsastuksia.

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

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

Riippumattomuus

Voimassa olevan katsastuslupalain mukaan katsastusluvan hakijalta edellytetään tiukkaa riippumattomuutta. Ajoneuvojen katsastustilat ja katsastuslaitteet voidaan kuitenkin riippumattomuussäännöksistä huolimatta vuokrata korjaamolta, mikä heikentää selvästi katsastustoimipaikan muutoin tiukkaa riippumattomuutta. Erityisesti raskaan kaluston katsastukseen tarvittavat toimitilat ja laitteet

vuorataan korjaamoilta yleisesti jo nykyisin. Tällöin ajoneuvo tosiasiallisesti sekä korjataan että katsastetaan samassa toimipisteessä, vaikkakin toimijoina ovat eri yritykset.

Katsastajien koulutusvaatimus

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

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

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

Suomen katsastusmarkkinat

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

Ajoneuvoille on säännöksissä asetettu katsastusväli muun ohessa ajoneuvoluokan mukaan. Esimerkiksi henkilöauton katsastusykli määräytyy auton iän mukaan: uuden auton ensimmäinen katsastus on kolmen vuoden kuluttua ajoneuvon käyttöönotosta, seuraava katsastus kaksi vuotta sen jälkeen ja seuraa-

vat katsastukset suoritetaan vuosittain. Sen sijaan jarruin varustetut kevyet perävaunut on tarkastettava joka toinen vuosi.

Suomessa katsastuksia tehdään vuosittain 3,3 miljoonaa. Niistä 81 prosenttia on henkilöautojen katsastuksia, 11 prosenttia paketti-autojen katsastuksia ja loput lähinnä raskaiden ajoneuvojen ja kevyiden perävaunujen katsastuksia. Koska Suomen autokannan määrä on varsin vakiintunut, myös katsastusten määrä on pysynyt lähes samana. Katsastusten määrä on kuitenkin vuosittain vähäisessä määrin kasvanut.

Katsastustoimipaikan toimintamalli

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

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

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

Suurin osa toimintakuluista muodostuu henkilöstökuluista, jotka katsastustoimipai-

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

Määräaikaikatsastuksen hintojen kehitys

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

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

Vuosien 1994—2008 hintakehitys voidaan selittää kustannustekijöiden nousulla ja saatavuuden parantumisella. Katsastushinnan nousu 17 eurosta 41 euroon selittyy kasvaneilla palkka-, tila- ja laitekustannuksilla, katsastustoiminnan maksun nousulla, uusilla laiteinvestoinneilla sekä arvonlisäverolla. Saatavuus on parantunut merkittävästi (katsastusten määrä työntekijää kohti eli käyttöasteen lasku, joka ottaa huomioon myös pidentyneen katsastusajan) kyseisenä ajanjaksona. Tällä voidaan selittää hinnannousu 41 eurosta 47 euroon. Näitä tekijöitä tarkasteltaessa selittämättömäksi nousuksi jää noin yksi euro. Näiden lisäksi on myös huomioitava uudet OBD- ja pakokaasumittaukset, joiden

oletettu kannattavuustaso ja sitä kautta vaikutus yritysten voittoon on merkittävä.

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

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

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

Pakokaasumittaus oli pakollinen jo vuonna 1994, ja se tehdään vuonna 1978 tai sen jälkeen käyttöönotetuille ottomoottorilla varustetuille ajoneuvoille sekä vuonna 1980 tai sen jälkeen käyttöönotetuille dieselmoottorilla varustetuille ajoneuvoille. Pakokaasumittauksen hinta on noussut niin, että vuonna 1994 hinta oli 5 euroa ja nykyisin se on keskimäärin 17 euroa (9,1 prosentin vuosikasvu). Alan yrittäjien arvioiden mukaan laiteinvestointien kustannus on noussut samaan aikaan vain noin 1,3 prosenttia vuodessa. Vuonna 2004 OBD-mittaus tuli pakolliseksi pääasiassa vuonna 2001 ja sen jälkeen käytönotettuihin autoihin. OBD-mittauksen keskihinta Suomessa on noin 13 euroa, mutta laitekustannus alle yhden euron katsastusta kohden.

McKinsey & Company teki Ajoneuvohallintokeskuksen pyynnöstä toisen selvityksen vuoden 2009 tilanteesta (Ajoneuvohallintokeskuksen tutkimuksia ja selvityksiä, Nro 8/2009: Katsastusalan markkinatilanteen kehityksen tilannekatsaus vuodelta 2009), jäl-

jempänä *McKinsey & Companyn toinen selvitys*.

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

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

Rambollin toisessa selvityksessä todettiin, että hintataso ei ole vuosien 2010–2012 välillä käytännössä muuttunut. Kevyen kaluston katsastuksen kokonaishinnan keskiarvo on tällä hetkellä 81 euroa.

Turun kauppakorkeakoulun CCR tutkimuspalvelut teki katsastusalan toimijoiden (A-Katsastus Oy, K1 Katsastajat Oy ja Yksityisten Katsastustoimipaikkojen liitto ry) toimeksiannosta tutkimuksen katsastusalan kilpailun toimivuudesta. Tutkimus julkaistiin alkukesästä 2012. Tutkimuksessa keskityttiin tilanteen muuttumiseen vuosien 2008 ja 2011 välillä. Tutkimuksessa katsastuksen hinnat suhteutettiin asemien katsastusmääriin, jolloin saatiin katsastussuoritteesta keskimäärin maksettu hinta. Näin laskettu hinta vuonna 2008 oli 80,72 euroa, vuonna 2009 85,53 euroa, vuonna 2010 83,40 euroa ja vuonna 2011 78,76 euroa. Tutkimuksen johtopäätöksenä todettiin muun muassa, että laskeva hintakehitys osoittaa, että kilpailu katsastusallalla toimii.

2 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

2.1 Tavoitteet

Esityksen tavoitteena on uudistaa katsastuslupia koskevat säännökset vastaamaan katsastustoiminnan kehitystä ja toiminnassa todettuja kehitystarpeita. Ajoneuvojen katsastustoiminta avattiin toimipaikkojen sijoittamista koskevin erityisehdoin rajoitetusti kilpailulle vuoden 1994 alusta. Vuoden 1993 toimilupalain säätämisen jälkeen katsastuslupaa koskevia säännöksiä ei ole asiallisesti muutettu kovinkaan paljon.

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

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

Katsastustoiminnan kustannusten vähentämiseksi ja katsastusallalle pääsemisen helpottamiseksi ehdotetaan määräaika- ja valvontakatsastuksissa luovuttavaksi voimassa olevan katsastuslupalain mukaisesta luvanhaltijan tiukasta riippumattomuusvaatimuksesta muuhun ajoneuvoalan toimintaan.

Esityksen tavoitteena on myös varmistaa katsastuspalvelujen saatavuus. Riippumattomuuden lieventämisellä on tarkoitus mahdollistaa erityisesti harvaan asutuilla alueilla katsastustoimipaikkojen kapasiteetin käyttä-

mistä ajoneuvojen huolto- tai korjaus- taikka muihin ajoneuvoalan töihin, millä on saavutettavissa synergiaetuja ajoneuvojen katsastukseen sisältyviin tarkastustehtäviin. Vastaavasti kaupallisilla autokorjaamoilla olisi katsastustoimiluvan vaatimukset täytettyään mahdollisuus tarjota myös katsastuspalveluja. Tavoitteena on antaa autoilijoille mahdollisuus valita auton huoltaminen ja katsastaminen hoidettaviksi niin sanotulla yhden luukun periaatteella säästäen autoilijoiden asiointiaikaa ja asiointimatkoja. Autoilijalla olisi kuitenkin aina jatkossa oikeus valita autonsa pelkkä katsastus ilman siihen liittyviä korjaus- tai huoltopalveluja.

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

Tavoitteena ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä ehdotetulla lailla on saattaa lopullisesti voimaan autojen ja niiden perävaunujen puitedirektiivin säännökset kansallisten yksittäishyväksyntöjen myöntämisestä. Vuoden 2015 alusta lähtien yksittäishyväksynnät myönnettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston kanssa sopimuksen tehneiden yksittäishyväksyntöjen myöntäjien toimesta.

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

2.2 Toteuttamisvaihtoehdot

Katsastusalan riippumattomuuden säilyttäminen muusta ajoneuvoalasta

Katsastusalan nykyinen riippumattomuusvaatimus muusta ajoneuvoalan kaupallisesta toiminnasta on varmistanut, että katsastukset suoritetaan pitkälti erillään ajoneuvoihin kohdistuvista muista kaupallisista palveluista. Katsastusten lopputulokseen ei voi vaikuttaa katsastustoimintaa harjoittavien yritysten mahdolliset muut kaupalliset pyrkimykset. Riippumattomuusvaatimus antaa katsastus-

palveluja käyttäville myös varmuuden katsastuksen suorittamisesta puolueettomasti.

Toisaalta riippumattomuusvaatimus muusta ajoneuvoalasta estää katsastustoimipaikkoja tasaamasta hiljaisina aikoina kapasiteettiaan muihin ajoneuvoihin liittyviin tehtäviin kuten esimerkiksi huolto- tai korjaustehtäviin, joihin toimipaikkojen tilat ja varusteet sellaisinaan tai täydennettyinä antaisivat mahdollisuuden. Riippumattomuusvaatimus ei myöskään mahdollista harvaan asutuille alueille toisiaan täydentävän yhteisen katsastus- ja korjaamotoimipaikan perustamista. Katsastus- ja korjaamotoiminnan salliminen samassa toimipaikassa edistäisi mahdollisuutta korjaamo- ja katsastuspalvelujen säilymiseen harvaan asutuilla alueilla.

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

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

Määräaikais- ja valvontakatsastuksissa ei ehdoteta riippumattomuuden säilyttämistä koskevaa vaihtoehtoa, koska se ei mahdollista tehokkaammiksi katsottuja toimenpiteitä lisätä määräaikais- ja valvontakatsastusten tarjontaa, alueellista kattavuutta eikä katsastusalan kilpailua. Rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastukset ovat kertaluontoisia

ajoneuvojen ja yhdistelmien hyväksymisiä liikennekäyttöön. Näissä katsastuksissa riippumattomuusvaatimus ajoneuvojen kaupasta, korjauksesta ja huollosta ja muusta ajoneuvoihin liittyvästä toiminnasta kuten vakuutustoimintaan liittyvästä vahinkotarkastustoiminnasta on kuitenkin edelleen perusteltua.

Kevyiden ja raskaiden ajoneuvojen katsastusluvan säilyttäminen yhdessä

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

Vuonna 2011 katsastusten kokonaismäärästä vain vähän alle kuusi prosenttia oli raskaan kaluston katsastuksia. Vaatimus tarjota katsastustoimipaikalla aina sekä raskaan että kevyen kaluston katsastuspalvelut heikentää luvanhaltijan mahdollisuutta toimipaikkojen sijoittamiseen tehokkaasti kevyen tai raskaan kaluston katsastuspalvelujen kysynnän mukaan. Kevyen kaluston katsastusmäärä on olennaisesti suurempi kuin raskaan kaluston, mikä on käytännössä johtanut toimipaikkojen sijoittautumiseen pääasiallisesti kevyen kaluston katsastuskysynnän ja kilpailutilanteen mukaan, jolloin toimipaikan raskaan kaluston katsastustoiminnan käyttöaste on yleensä jäänyt heikoksi, usein jopa alle 40 prosenttiin.

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

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

2.3 Keskeiset ehdotukset

Muutosehdotukset riippumattomuusvaatimuksiin katsastus- ja yksittäishyväksyntätoiminnassa

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

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

Yksittäishyväksynnän myöntäjältä ja hänen palveluksessaan olevalta edellytettäisiin samojen riippumattomuusvaatimusten täyttämistä kuin rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastusluvan hakijalta. Riippumattomuusvaatimukset eivät estäisi rekisteröinti-,

muutos- ja kytkentäkatsastuslupan hakijaa ja yksittäishyväksynnän myöntäjää toimimasta ajoneuvolaissa tarkoitettuna hyväksyttynä asiantuntijana tai tutkimuslaitoksena.

Muutosehdotukset katsastuslupien laajuuteen

Katsastuslupien sisältämiä ajoneuvoluokkia muutettaisiin siten, ettei luvanhaltijan vaadittaisi tarjoavan sekä raskaiden että kevyiden ajoneuvojen katsastuksia. Katsastuslupa olisi mahdollista saada pelkästään kevyiden tai raskaiden ajoneuvojen katsastukseen taikka molempiin. Kevyiden ajoneuvojen katsastuslupaan sisältyisivät kokonaismassaltaan enintään 3,5 tonnin henkilöautot (M₁-luokan ajoneuvot), pakettiautot (N₁-luokan ajoneuvot), mopot, moottoripyörät, kolmi- ja nelipyörät sekä kevyet nelipyörät (L-luokka), kokonaismassaltaan enintään 3,5 tonnin perävauvat (O₁-O₂-luokat) ja maastoajoneuvot. Muut ajoneuvot kuuluisivat raskaiden ajoneuvojen katsastuslupan piiriin.

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

Nykyisestä toimilupien veloitteesta harjoittaa sekä raskaan että kevyen kaluston katsastuksia luovutettiin. Velvoite on johtanut monissa katsastustoimipaikoissa raskaan kaluston katsastustoiminnan alhaiseen käyttöasteeseen heikentäen katsastustoiminnan taloudellista tehokkuutta. Raskaan kaluston katsastukset edustivat vuonna 2011 vain vajaat kuusi prosenttia kaikista katsastuksista, mutta raskaan kaluston katsastuslinjan kustannukset ovat yleensä suuremmat kuin kevyen kaluston katsastuslinjan. Sitomalla raskaan ja

kevyen kaluston katsastukset samaan toimilupaan raskaan kaluston katsastustarjonta on saatu alueellisesti yhtä kattaviksi kuin kevyen kaluston katsastustarjonta. Toisaalta raskaan kaluston vähäinen katsastusmäärä verrattuna kevyen kaluston katsastusmäärään on johtanut raskaan kaluston katsastuksessa ylikapasiteettiin. Menettely rajoittaa sekä kevyen että raskaan kaluston katsastustoiminnan sijoittautumista kustannustehokkaasti kummankin ajoneuvoluokan katsastuskysynnän mukaan.

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

Katsastuslupan hakijan vakavaraisuusvaatimuksen poistaminen

Nykyinen vaatimus katsastuslupan hakijan vakavaraisuudesta poistettaisiin. Toimilupien hakijoille asetetun vakavaraisuusvaatimuksen

poistamisella pyritään helpottamaan uusien yrittäjien tuloa alalle. Jotta katsastustapahtumassa asiakkaan omaisuus olisi kuitenkin aina turvattu, vaadittaisiin toimiluvan haltijalta vastuuvakuutus.

Koeajoratavaatimuksen poistaminen

Kevyiden ajoneuvojen katsastuksessa valtaosa turvallisuuteen vaikuttavista keskeisistä tarkastuksista suoritetaan katsastustoimipaikan sisätiloissa olevilla tarkastuslaitteilla. Nykyisin edellytettyä vähintään 50 metrin koeajorataa ei enää pidetä välttämättömänä. Koeajosta ei kuitenkaan luovuttaisi.

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

Ehdotukset katsastuksen ja yksittäishyväksyntöjen valvonnan tehostamiseksi

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

Katsastuspalvelurekisteri

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

Katsastusluvan haltijan olisi talletettava katsastuspalvelurekisteriin toimipaikan nimi, sijaintitiedot ja yhteystiedot sekä katsastuslajeittain palveluajat, jolloin katsastustoimipaikalla on yleisesti saatavissa katsastuspalveluja. Lisäksi katsastusluvan haltijan vaadittaisiin tallettamaan rekisteriin tiedot tarjottavis-

ta katsastuspalveluista ja niistä yleisesti perittävistä maksuista ajoneuvoluokittain ja katsastuslajeittain.

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

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

Muutokset katsastajien koulutusvaatimuksiin

Nykyisin katsastajien peruskoulutusvaatimuksena oleva teknikkokoulutus on päättynyt vuonna 2001, mikä on käytännössä johtanut alalle tulevien katsastajien peruskoulutusvaatimuksen kohoamiseen insinööritasoiseksi (AMK). Muutoksen seurauksena työvoiman saatavuus katsastuslalle on vaikeutunut, mikä osaltaan on vähentänyt katsastusalan kilpailun lisääntymistä. Edellytetty insinööritutkintovaatimus poikkeaa myös yleisesti eurooppalaisesta katsastajilta vaaditusta peruskoulutuksesta. Katsastuspalvelujen kilpailun lisäämiseksi ja katsastusalan työvoiman saatavuuden turvaamiseksi ehdotetaan määräaikais- ja valvontakatsastuksia suorittavien katsastajien peruskoulutusvaatimukseksi ammatillisesta aikuiskoulutuksesta annetussa laissa (631/1998) tarkoitettua alalle soveltuvat erikoisammattitutkinnot ja ammattitutkinnot. Erikoisammattitutkinnon tai ammattitutkinnon suorittaneelta henkilöltä edellytettäisiin kuitenkin pidempää korjaamokemusta.

Määräaikais- ja valvontakatsastuksia suorittavan katsastustoimipaikan katsastustoiminnasta vastaavalta henkilöltä peruskoulutuksena vaadittaisiin vähintään katsastustoimintaan soveltuvaa, ammatillisessa aikuis-koulutuksesta annetussa laissa tarkoitettua

ammattitutkintoa. Muihin katsastuksiin oikeuttavan toimiluvan osalta katsastustoiminnasta vastaavan henkilön peruskoulutuksena tulisi olla vähintään ammattikorkeakoululaissa tarkoitettu tekniikan ja liikenteen alan insinööri (AMK) -tutkinto, joka on suoritettu autotekniikan koulutusohjelmassa tai muussa soveltuvassa koulutusohjelmassa taikka katsastustoimintaan soveltuva ammatillisesta aikuiskoulutuksesta annetussa laissa tarkoitettu erikoisammattitutkinto.

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

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

Katsastustoiminnan valvontamaksu

Valtion maksuperustelain (150/1992) nojalla vahvistettu katsastustoiminnan maksu esitetään muutettavaksi pitkälti samaan tarkoitukseen perittäväksi veroluonteiseksi katsastustoiminnan valvontamaksuksi. Katsastustoiminnan valvontamaksu katsotaan perustuslain näkökulmasta veroksi. Siitä tulee säätää lailla. Nykyisin katsastusluvun haltijat maksavat katsastustoiminnan maksua 2,10 euroa jokaisesta katsastustoimipaikalla suoritetusta katsastuksesta ja jälkitarkastuksesta. Lisääntyvien valvontakulujen ja katsastuspalvelurekisteristä aiheutuvien kulujen kattamiseksi valvontamaksuksi esitetään 2,90 euroa.

3 Esityksen vaikutukset

3.1 Taloudelliset vaikutukset

Yleistä

Liikenne- ja viestintäministeriö sekä Liikenteen turvallisuusvirasto teettivät Ramboll Management Consultingilla selvityksen katsastusluvista koskevan, lausuntokierroksella olleen lakiluonnoksen vaikutuksista (Trafin julkaisuja 11/2010: Selvitys ajoneuvojen katsastusluvista annetun lain muutosehdotusten

vaikutuksista), jäljempänä *Rambollin ensimmäinen selvitys*. Selvitys julkaistiin syyskuussa 2010. Myös Rambollin toisessa selvityksessä on arvioitu yritysten mahdollista tulevaa käyttäytymistä.

Vaikutukset kotitalouksien asemaan

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

Katsastustoiminnasta ehdotetun lain mukaan määräaikais- ja valvontakatsastuksia suorittava katsastustoimipaikka voisi harjoittaa ajoneuvojen huoltoa ja korjausta. Yritysten uusien palvelujen kehittyessä kansalainen voisi jatkossa huoltaa, korjata ja katsastaa ajoneuvonsa samassa toimipaikassa yhdellä käynnillä. Tämä vähentäisi näihin toimenpiteisiin kuluva aikaa ja vaivaa. Koska katsastuspalvelujen tarjontaa erityisesti kevyiden ajoneuvojen määräaikaiskatsastuksiin olisi todennäköisesti nykyistä enemmän, lähin katsastustoimipaikka olisi myös nykyistä lähempänä asiakasta. Kilpailun lisääntymisen oletetaan myös hillitsevän ja mahdollisesti alentavan katsastuspalveluista perittäviä maksuja. Rambollin ensimmäisen selvityksen mukaan katsastuksista kiinnostuneiden korjaamoiden arvio tulevaksi määräaikaiskatsastuksen hinnaksi sisältäen päästömittaukset on kevyelle ajoneuvolle noin 42 euroa ja raskaalle ajoneuvolle noin 90 euroa, kun vastaava kevyen ajoneuvon katsastuksen hinta vuonna 2009 oli keskimäärin 83 euroa. Rambollin toisen selvityksen perusteella kevyen ajoneuvon katsastuksen hinta oli vuonna 2011 keskimäärin 81 euroa.

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

vaa on, että raskaiden ajoneuvojen katsastustoimipaikkoja syntyisi uusiin, asiakkaiden kannalta nykyistä soveliaampiin paikkoihin.

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

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

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

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

Katsastustoiminnan valvontamaksusta ehdotetun lain mukaan valvontamaksu olisi

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

Vaikutukset yrityksiin

Esitettyjen muutosten seurauksena uuden katsastustoimipaikan perustaminen olisi nykyistä helpompaa ja edullisempaa riippumattomuusvaatimusten helpottuessa sekä koeajoratavaatimuksesta ja kevyiden ja raskaiden ajoneuvojen sidonnaisuudesta luovuttaessa. Alalle odotetaan tulevan uusia yrityksiä, koska riippumattomuusvaatimusten lieventyessä alalle voisi nykyisten toimijoiden lisäksi tulla ajoneuvojen tai niiden osien maahan tuontia, kauppaa, korjausta tai huoltoa harjoittavia yrityksiä, ajoneuvojen vahinkotarkastustoimintaa harjoittavia yrityksiä sekä luvanvaraista liikennettä harjoittavia yrityksiä. Rambollin ensimmäisen selvityksen mukaan jopa 2 000 korjaamoalan yritystä olisi kiinnostuneita tarjoamaan kevyiden ajoneuvojen katsastuspalveluita.

Koska esitetyt muutokset lisäisivät katsastustoimipaikkojen määrää, kilpailu asiakkaita kiristyisi ja yhdellä katsastustoimipaikalla katsastettaisiin ainakin alkuvaiheessa keskimäärin nykyistä vähemmän ajoneuvoja. Olettavaa on, että uudet toimijat pyrkisivät saamaan osuuden markkinoista. Nykymallin mukainen toiminta ei enää olisi yhtä kannattavaa kuin aiemmin. Rambollin ensimmäisen selvityksen mukaan neljäsosa katsastustoimipaikoista arvioi lopettavansa toimintansa kokonaan muutosten seurauksena, 14 prosenttia arvioi lopettavansa kevyen kaluston katsastuspalveluiden tarjoamisen ja 20 prosenttia arvioi lopettavansa raskaan kaluston katsastuspalveluiden tarjoamisen. Rambollin toisen selvityksen mukaan enää vain harva katsastustoimipaikoista arvioi lopettavansa toimintansa kokonaan, mutta entistä useampi arvioi lopettavansa raskaan kaluston katsastuspalveluiden tarjoamisen. Yleisesti ottaen korjaamo- ja autoala arvioivat, ettei raskaan kaluston määräaikaikatsastusverkoston harvenemisella olisi juurikaan vaikutuksia ras-

kaan kaluston palveluiden saatavuuteen, koska verkosto on jo tällä hetkellä ylimitoitettu. Osa toimipaikoista ei käytännössä katsasta raskasta kalustoa lainkaan, vaikka heillä siihen olisikin edellytykset.

Esitetyt muutokset mahdollistaisivat kuitenkin pelkästään määräaikais- ja valvontakatsastuksia suorittaville katsastustoimipaikoille tilojen ja laitteiden hyödyntämisen myös muuhun toimintaan toisin kuin nykyisin. Nykyisillä katsastustoimipaikoilla olisi mahdollisuus jatkaa toimintaa nykymallin mukaisina kaikkien ajoneuvojen määräaikais- ja valvontakatsastuksia tai kaikkia katsastuspalveluita tarjoavina toimipaikkoina tai kaventaa toimintaansa esimerkiksi vain kevyiden ajoneuvojen määräaikais- ja valvontakatsastuksia tarjoavaksi toimipaikaksi, joka suorittaisi myös joitakin huolto- ja korjaustoimenpiteitä. Tämä toisi yritykselle mahdollisuuden luopua kannattamattomasta toiminnastaan ja korvata se uusilla toimintamalleilla. Rambollin ensimmäisen selvityksen mukaan viidennes nykyisistä katsastustoimipaikoista arvioi aloittavansa kevyiden ajoneuvojen korjaamopalveluiden tarjonnan ja 7 prosenttia raskaan kaluston korjaamopalveluiden tarjonnan.

Koska yritys voisi tarjota sekä korjaamo että katsastuspalveluita, katsastustoimintaa koskeva lakiehdotus parantaisi korjaamoiden kannattavuutta harvaan asutuilla seuduilla, jolloin tällaisilla monia toimintoja harjoittavilla yrityksillä olisi nykyistä paremmat toimintaedellytykset. Rambollin toisen selvityksen mukaan yhteistyö korjaamo- ja katsastusalalla lisääntyisi.

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

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

Katsastusluvan haltijoilta perittäisiin vuoden 2014 alusta 2,90 euroa katsastustoiminnan valvontamaksua jokaisesta toimipaikan suorittamasta katsastuksesta ja jälkitarkastuksesta nykyisen 2,10 euron katsastustoiminnan maksun sijaan.

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

Laki avaisi myös muille kuin katsastusyrityksille mahdollisuuden tulla yksittäishyväksyntöjen myöntäjiksi.

Vaikutukset valtiontalouteen

Liikenteen turvallisuusviraston katsastustoiminnan valvontamaksulla katettavat menot lisääntyisivät vuositason katsastustoiminnasta ehdotetun lain mukaisista lisätehtävistä 2 640 000 eurolla kokonaismenojen noustessa 9 570 000 euroon. Esityksen mukaan säädettäisiin laki katsastustoiminnan valvontamaksusta, jonka mukaan valtiolle kannettaisiin veroluonteista katsastustoiminnan valvontamaksua. Valvontamaksun suuruus olisi vuoden 2014 alusta 2,90 euroa jokaisesta katsastustoimipaikalla suoritetusta katsastuksesta ja jälkitarkastuksesta. Katsastusten kokonaismäärän ennustetaan vuositason pysyvän nykyisessä noin 3,3 miljoonassa katsastuksessa. Valtiolle kertyisi valvontamaksusta noin 9 570 000 euron verotulo, jota maksettaisiin niistä toimenpiteistä, jotka Liikenteen turvallisuusvirastolle aiheutuisivat ajoneuvoturvallisuuden kehittämisestä ja valvonnasta, katsastuksen tukitoiminnoista, kehittämisestä ja valvonnasta, ajoneuvoja koskevan rekisterin pitämisestä katsastustehtäviä varten sekä ehdotetun katsastuspalvelurekisterin valmistamisesta ja ylläpitämisestä. Nykyisin Liikenteen turvallisuusvirasto perii tätä vastaavaa katsastustoiminnan maksua katsastustoimiluvan haltijoilta voimassa olevan katsastuslupalain 24 a §:n nojalla. Nykyisen maksun suuruus on 2,10 euroa katsastusta kohden. Nykyisin perittävä maksu tuloutetaan Liikenteen turvallisuusviraston maksul-

lisen toiminnan tuotoiksi. Katsastustoiminnan valvontamaksusta ehdotettu laki aiheuttaisi rakenteellisen muutoksen valtion talousarvioon siirryttäessä nykyisin noudatetusta nettoperiaatteesta bruttoperiaatteeseen. Talousarvion osaston 11 tulot kasvaisivat perittävän katsastustoiminnan valvontamaksun tuloista arviolta 9 570 000 eurolla vuodessa. Vastaavasti liikenne- ja viestintäministeriön pääluokan 31 menot kasvavat 9 570 000 euroa vuodessa. Lakiesityksen vaikutusta on 2 640 000 euron lisäys.

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

Ehdotettujen muutosten vuoksi katsastusluvan haltijoiden toimintaan kohdistuvaa valvontaa tulisi lisätä tarkastamalla yksittäisiä ajoneuvoja katsastuksen jälkeen. Tämän toimintatapamuutoksen voidaan arvioida lisäävän Liikenteen turvallisuusviraston tarkastajien matkustustarvetta ja matkakuluja vuositasolla noin 40 000 eurolla.

Katsastustoiminnan valvonnassa on tarkoitus käyttää entistä tehokkaammin testiautoa, jossa on tietyt viat. Autoa kierrätetään useilla katsastustoimipaikoilla määräaikaikatsastuksessa. Testiautolla suoritettavaan katsastustoimintaan tulisi vuosittain varata noin 950 000 euroa, jotta sitä pystyttäisiin käyttämään tehokkaasti.

Esitys mahdollistaisi Liikenteen turvallisuusvirastolle katsastustoimipaikkojen tarkastuspalveluiden hankkimisen myös ulkopuoliselta asiantuntevalta taholta. Tämän

mahdollisuuden arvioidaan helpottavan lakiehdotuksen seurauksena todennäköisesti syntyvää katsastuksen valvonnan resurssivajetta. Jotta katsastustoimipaikkojen tarkastukset voitaisiin hoitaa tehokkaasti ulkoistettuina ostopalveluina ja Liikenteen turvallisuusviraston katsastustoimintaa valvovat tarkastajat voisivat keskittyä ajoneuvojen tarkastuksiin, valvonnan koordinoitiin ja määräaikaikatsastuskoulutukseen liittyvien loppukokeiden vastaanottoon, sopimuskumppanien tekemisiin tarkastuksiin tulisi varata vuosittain noin 770 000 euroa.

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

Liikenteen turvallisuusviraston omien resurssien lisäämiseen, (muun muassa kaksi lisähenkilöä), ulkoistetun valvonnan hallinnointiin ja pienempiin tietojärjestelmän muutoksiin ja kehitystarpeisiin varattaisiin noin 870 000 euroa. Tämä summa sisältää myös arviolta 80 000 euroa maksavan katsastuspalvelurekisterin rakentamisen. Meno olisi kertaluonteinen.

Katsastustoimipaikkojen toimilupien käsittelystä ja määräaikaikatsastuskoulutukseen liittyvistä loppukokeista aiheutuva kustannusten nousu 115 000 euroa katettaisiin niistä perittävillä erillisillä maksuilla, jotka tuloutetaan nettobudjetointia noudattaen viraston toimintamenomomentille. Katsastajien loppukokeiden määrän arvioidaan nousevan noin 100 kappaletta vuodessa ja toimilupia haettaisiin alkuvaiheessa arviolta noin 100 kappaletta vuodessa nykyistä enemmän.

Yhteensä katsastustoiminnasta ehdotettu laki lisäisi valtion menoja 2 755 000 euroa, josta 2 640 000 euroa katettaisiin valvontamaksulla ja 115 000 euroa muilla maksupöytälain mukaisilla maksuilla.

Ehdotuksen mukaan yksittäishyväksyntään tarvittavien palvelujen hankintaa koskevien sopimusten solmimisesta ei perittäisi maksua. Yksittäishyväksynnästä ei myöskään perittäisi valvontamaksua, koska kaikki toiminnan kustannukset katettaisiin asiakkailta pe-

rittävällä suoritemaksulla. Toiminnan menot olisivat vuositasolla arviolta 3,5 miljoonaa euroa. Suurin osa summasta koostuisi yksittäishyväksyntöjen myöntäjille maksettavista palvelukorvauksista. Loput, arviolta 30 000 euroa, koostuisivat Liikenteen turvallisuusvirastolle aiheutuvista sopimusten tekemiseen sekä yksittäishyväksyntöjen myöntäjien valvontaan, koulutukseen ja ohjeistamiseen liittyvistä menoista. Yhtä yksittäishyväksyntää kohden viranomaisille aiheutuvat kustannukset olisivat suuruusluokaltaan yhtä suuria kuin yhtä katsastustapahtumaa kohti aiheutuvat kustannukset. Yksittäishyväksynnästä aiheutuvat menot olisivat noin 3,5 miljoonaa euroa ja se kerättäisiin yksittäishyväksynnän yhteydessä niiltä, jotka esittävät ajoneuvonsa yksittäishyväksyntään. Nettomääräisesti lakiesitys ei tältä osin aiheuta lisäkustannuksia.

3.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Ajoneuvojen katsastustoiminnasta ehdotettu laki

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

Esityksen odotetaan lisäävän katsastustoimipaikkojen kokonaismäärää, joten uusien toimilupien käsittely lisääntyisi alkuvaiheessa nykyisestä. Pidemmällä aikavälillä uusien lupahakemusten määrät todennäköisesti vähenisivät, sillä uudet luvat myönnettäisiin toistaiseksi voimassa olevina. Alkuvaiheessa uusien lupien käsittely kuitenkin kuormittaisi Liikenteen turvallisuusviraston henkilöstöresursseja. Jatkossa kuormittava vaikutus

syntyisi viiden vuoden välein tehtävistä säännöllisistä tarkastuksista, joissa tarkastetaisiin luvan myöntämisen edellytysten täyttyminen.

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

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

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

Ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä ehdotettu laki

Ehdotuksen mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto olisi vastuussa yksittäishyväksyntöjen myöntämisestä. Liikenteen turvallisuusvirasto ei kuitenkaan itse suorittaisi yksittäishyväksyntöjä, vaan yksityiset yritykset Liikenteen turvallisuusviraston kanssa tekemän sopimuksen nojalla. Koska rekisteröintikatsastuksia suorittavat yksityiset katsastustoimipaikat jo nyt myöntävät yksittäishyväksynät yksittäishyväksynnän väliaikaislain nojalla, ehdotuksella ei niiltä osin olisi vaikutuksia Liikenteen turvallisuusviraston toimintaan.

Ehdotukset saattavat edellyttää Liikenteen turvallisuusvirastoon jonkin verran lisää resursseja yksittäishyväksyntöjen myöntäjien ohjeistamiseen ja koulutukseen. Toimijoiden määrän pieneneminen saattaisi kuitenkin myöhemmin tasata lisääntynyttä resurssitarvetta. Alkuvaiheessa yksittäishyväksyntöjen myöntämistoimintaa koskevien sopimusten solmiminen lisäisi Liikenteen turvallisuusvi-

raston henkilöresurssien tarvetta. Toiminnan vakiinnuttua tarvittavien resurssien tarve kuitenkin vähenisi.

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

3.3 Ympäristövaikutukset

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

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

3.4 Yhteiskunnalliset vaikutukset

Ajoneuvojen katsastustoiminnasta ehdotettu laki

Ajoneuvojen katsastustoiminnasta ehdotetun lain mukaan katsastusluvan voisi saada erikseen kevyiden ja raskaiden ajoneuvojen katsastuksiin. Ehdotukset parantaisivat kevyiden ajoneuvojen katsastuspalveluiden saatavuutta, mutta todennäköisesti muuttaisivat raskaiden ajoneuvojen katsastustoimipaikkojen sijaintia. Nykyisin kevyiden ja raskaiden ajoneuvon varsinaisia katsastustoimipaikkoja on yhtä paljon, vaikka raskaiden ajoneuvojen katsastuksia on vain noin kuusi prosenttia kaikista katsastuksista. Raskaiden ajoneuvojen katsastuspalveluiden saatavuus säilyisi todennäköisesti koko massa sellaisella tasolla, että niiden saatavuus ei vaarantuisi ja joillakin alueilla saatavuus voisi jopa parantua nykyisestä. Katsastustoimipaikkojen sijainti voisi muodostua myös nykyistä asiakasystävällisemmäksi, kun katsastettavan kohde-ryhmän tarpeet olisi mahdollista huomioida paremmin.

Raskaiden ajoneuvojen määräaika- ja valvontakatsastuksiin voitaisiin esityksen mukaan myöntää katsastuslupa myös poikkeuksellisin vaatimuksin, jos seudun raskai-

den ajoneuvojen katsastuspalvelutarjonta on puutteellista, mikä mahdollistaisi palvelujen säilymisen alueellisesti riittävinä. Katsastustoiminnan taloudellinen tehokkuus myös parani, kun katsastuspalveluiden tarve olisi kohdistettavissa nykyistä paremmin todellisen kysynnän mukaan.

Esityksellä ei ole vaikutusta katsastettavien ajoneuvojen määrään.

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

Ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä ehdotettu laki

Yksittäishyväksyntätapahtumia arvioidaan olevan vuosittain 11 000—15 000. Nykyisin yksittäishyväksyntöjä voivat yksittäishyväksynnän väliaikaislain nojalla myöntää kaikki katsastustoimipaikat, joilla on rekisteröintikatsastusoikeudet. Yksittäishyväksyntöjen myöntäminen on kuitenkin vahvasti keskittynyttä, koska noin 10 prosenttia toimipaikoista käsittelee 75 prosenttia yksittäishyväksyntätapauksista. Ehdotetut muutokset saattavat harventaa yksittäishyväksyntöjen myöntäjien verkostoa. Kaikki nykyiset rekisteröintikatsastuksia suorittavat katsastustoimipaikat tuskin ryhtyvät jatkossa yksittäishyväksyntöjen myöntäjiksi. Suurin osa yksittäishyväksyntöjen myöntäjistä on todennäköisesti jatkossakin katsastustoimipaikkoja.

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

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

Toimijoiden vähentyessä yhden yksittäishyväksyntöjen myöntäjän kokemus toiminnasta lisääntyisi kasvaneen työmäärän kautta. Tämä parantaisi toimijoiden ammattitaitoa ja

sitä kautta yksittäishyväksyntöjen laatua. Laadun paranemisella olisi positiivisia vaikutuksia liikenneturvallisuuteen.

4 Asian valmistelu

4.1 Valmisteluvaiheet ja -aineisto

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

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

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

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

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

Liikenne- ja viestintäministeriö järjesti sidosryhmille tammikuussa 2010 uuden kuulemistilaisuuden, jossa esiteltiin ja jaettiin ministeriössä valmistellut lakiluonnokset uudeksi katsastuslupalaiksi ja uudeksi laiksi ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä. Katsastuslupia koskevassa lakiluonnoksessa oli esillä muun ohessa kevyiden ja raskaiden ajoneuvojen katsastuslupien eriyt-

täminen samoin kuin katsastustoiminnan riippumattomuusvaatimuksesta luopuminen. Kuulemistilaisuudessa sidosryhmien edustajat saivat esittää näkemyksensä luonnoksista. Tilaisuuden osanottajilla oli myös mahdollisuus myöhemmin kommentoida lakiluonnoksia. Tämän kuulemistilaisuuden jälkeen ministeriö järjesti samoista lakiluonnoksista myös useita yksittäisiä kuulemistilaisuuksia, joissa kuultiin katsastusalan useita sidosryhmiin kuuluvia viranomaisia, yrityksiä ja muuta autoalaa yksitellen.

Eduskunnalle annettiin joulukuussa 2010 hallituksen esitys ajoneuvojen katsastus- ja yksittäishyväksyntätehtävien järjestämistä koskevaksi lainsäädännöksi (HE 314/2010 vp). Tämä nyt annettu esitys on asiasisällöltään eräiltä osin päivitettyinä lähes samanlainen kuin tuo joulukuussa 2010 annettu esitys.

Tämän esityksen vaikutuksia on käsitelty Rambollin toisessa selvityksessä, jonka eräitä tuloksia käsitellään kappaleessa 3.

4.2 Lausunnot ja niiden huomioonottaminen

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

Suurin osa lausunnonantajista piti esityksen yleistavoitteita kannatettavina. Useat lausunnonantajat katsoivat lakimuutosten lisäävän katsastusalan kilpailua, mikä hillitsisi katsastushintojen nousua ja ohjaisi katsastustarjontaa tehokkaammin kysynnän mukaan. Nykyisin toimivat katsastusyrietykset katsoivat nykyisen lain puitteissa katsastuspalvelujen saa-

tavuuden parantuneen ja katsastushintojen lähteneen laskuun eivätkä pitäneet näihin asioihin vaikuttamisen kannalta lakimuutosta tarpeellisena.

Riippumattomuusvaatimusten lieventäminen

Esityksen mukaiseen riippumattomuusvaatimusten lieventämiseen siten, että autoalan kaupalliset toimijat kuten autoliikkeet ja autokorjaamot voisivat katsastustoimiluvan vaatimukset täyttäessään saada toimiluvan määräaika- ja valvontakatsastuksiin, suhtautuivat myönteisesti muun ohessa työ- ja elinkeinoministeriö, sisäasianministeriö, Kilpailuvirasto, Kuluttajavirasto, Liikenteen turvallisuusvirasto, Autoalan Keskusliitto ry, Autoliitto ry, Autotuojat ry, Autoalan ja Korjaamoiden Liitto ry, Liikenneympäristöyhdistys, Suomen Taksiliitto ry, ja Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry. Linja-autoliitto ry suhtautui myönteisesti riippumattomuuden lieventämiseen, jos kevyen ja raskaan kaluston toimiluvat eriytetään. Riippumattomuuden lieventämistä puoltavissa lausunnoissa kantaa oli yleisesti perusteltu kilpailun lisääntymisellä ja katsastuspalvelujen saatavuuden parantumiselle.

Lausunnonantajista muun ohessa Ammatti-liitto Pro ry, Autokatsastajat AK ry, Yksityisten Katsastustoimipaikkojen Liitto ry, A-Katsastus Oy, K1—Katsastajat Oy, Turun Ammattikorkeakoulu ja Moottoriajoneuvojen Katsastusmiehet ry eivät kannattaneet riippumattomuusvaatimuksen lieventämistä. Tahot, jotka eivät kannattaneet riippumattomuuden lieventämistä, perustelivat useimmiten kantaansa katsastustoiminnan puolueettomuuden ja laadun vaarantumisella sekä erikois- ja raskaan kaluston katsastuspalvelujen heikentymisellä. Lisäksi katsastuksen ja korjauksen suorittamisen samassa yrityksessä arvioitiin johtavan tarpeettomiin hylkäyksiin, jotta saataisiin yritykselle lisää korjaustöitä.

Kevyiden ja raskaiden ajoneuvojen katsastuslupien eriyttäminen

Kevyiden ja raskaiden ajoneuvojen katsastuslupien eriyttämistä puolsivat lausunnoissaan muun ohessa Kilpailuvirasto, Kuluttajavirasto, Liikenteen turvallisuusvirasto, Autoliitto ry, Autoalan ja Korjaamoiden Liitto ry,

Autoalan Keskusliitto ry ja Autotuojat ry. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry puolsi lausunnossaan eriyttämistä edellyttäen, ettei raskaan kaluston katsastusverkko saa syrjäisillä, harvaan asutuilla seuduillakaan muodostua kohtuuttoman harvaksi eikä uudistus johtaa raskaan kaluston katsastushintojen kohoamiseen. Eriyttämistä puoltavissa lausunnoissa kantaa oli yleisesti perusteltu uusien toimijoiden katsastusalalle tulon helpottumisella lisäämään kilpailua ja katsastuspalvelujen saatavuutta todellisen kysynnän mukaan sekä hillitsemään katsastushintojen nousua ja vähentämään mahdollista raskaan kaluston katsastuskustannusten subventoimista kevyen kaluston katsastuksilla.

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

Muutosehdotukset katsastajien koulutusvaatimuksiin

Lausunnonantajista sisäasianministeriön poliisiosasto, Kilpailuvirasto, Liikennevaikutuskeskus, Autoliitto ry, Suomen Taksiliitto ry, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Autotuojat ry, Autoalan Keskusliitto ry, Autoalan ja Korjaamoiden Liitto ry, Linja-autoliitto ry ja Liikkuva poliisi suhtautuivat pääosin myönteisesti katsastajien koulutusvaatimuksia koskeviin ehdotuksiin. Koulutusvaatimusten muutosesitystä puoltaneet perustelivat puoltamista yleisesti sillä, että muutokset toisivat helpotusta katsastusalan työvoiman saantiin ja sitä kautta hillitsivät katsastushintojen nousua.

Moottoriajoneuvojen Katsastusmiehet ry, A-Katsastus Oy, Yksityisten Katsastustoimipaikkojen Liitto ry, Autokatsastajat AK ry ja Linja-autoliitto ry eivät sen sijaan puoltaneet katsastajien koulutusvaatimusten muutosehdotuksia. Kyseiset tahot pitivät lausunnoissaan koulutusvaatimusten muutosehdotuksia

yleisesti katsastajan koulutus- ja pätevyysvaatimuksia madaltavina ja katsoivat muutosten johtavan katsastuksen laadun ja liikenneturvallisuuden heikkenemiseen.

Katsastuspalvelurekisteri

Katsastuspalvelurekisterin käyttöön ottamista puolsivat lausunnoissaan työ- ja elinkeinoministeriö, Liikkuva poliisi, Kilpailuvirasto, Kuluttajavirasto, Liikennevakuutuskeskus, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Autotuojat ry sekä Autoalan Keskusliitto ry. Katsastuspalvelurekisteriä lausunnossaan kannattaneet perustelivat kantaansa yleisesti sillä, että rekisteri parantaisi asiakaspalvelun laatua ja lisäisi hallinnollisen toiminnan läpinäkyvyyttä sekä helpottaisi kuluttajille hintavertailua.

Katsastuspalvelurekisterin perustamista eivät lausunnoissaan puoltaneet Yksityisten Katsastustoimipaikkojen Liitto ry, Turun Ammattikorkeakoulu, A-Katsastus Oy eikä K1 Katsastajat. Kyseiset tahot perustelivat kielteistä kantaansa yleisesti katsastuspalvelurekisteristä toiminnan harjoittajille aiheutuvilla lisäkustannuksilla ja -työllä.

Muuta huomioitavaa lausunnoista

Lausunnossaan valtiovarainministeriö piti hyvänä, että esitystä oli täydennetty budjetti-

osaston aiemmin esittävällä tavalla muun muassa yksittäishyväksynnän kustannus-, tulo- ja budjettivaikutusten sekä tuttavuusohjelman henkilötyövuositavoitteiden osalta. Lisäksi valtiovarainministeriö piti perusteltuna ja tärkeänä esitykseen sisältyvää muutosta siirtyä veronluonteiseen katsastustoiminnan valvontamaksuun ja sen myötä näissä mak-suissa bruttoperusteiseen budjetointiin.

Oikeusministeriö esitti lausunnossaan laki-luonnoksiin useita muutosehdotuksia sekä painotti hyvän hallinnon toteuttamisen tärkeyttä katsastustoiminnassa. Oikeusministeriön lausunto ja muut kannanotot on otettu huomioon esityksessä jatkovalmisteluissa.

Lausunnossaan Kuluttajavirasto katsoi, että katsastuspalvelun saaminen kohtuulliseen hintaan valtakunnallisesti olisi turvattava suoraan laintasolla. Esitystä turvata katsastuspalvelun saaminen kohtuulliseen hintaan valtakunnallisesti ei katsottu käytännön ongelmallisen toteuttamisen takia realistiseksi. Katsastusmarkkinoilla palvelujen tarjonta ja hinnoittelu perustuvat toimiluvan nojalla palvelujen tarjoajien vapaaseen kilpailuun.

Esityksessä katsastuspalvelun saamista kohtuulliseen hintaan valtakunnallisesti pyritään varmistamaan palvelujen tarjontamahdollisuuksia ja katsastusmarkkinoiden kilpailuedellytyksiä lisäämällä sekä helpottamalla katsastuspalvelujen kohdentamista tehokkaammin todellisen kysynnän mukaan.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Lakiehdotusten perustelut

1.1 Laki ajoneuvojen katsastustoiminnasta

1 luku. Yleiset säännökset

1 §. Soveltamisala. Pykälän 1 momentin mukaan lakia sovellettaisiin voimassa olevan katsastuslupalain mukaisesti katsastusluvan hakijoihin, niihin, jotka harjoittavat kyseisen luvan nojalla katsastustoimintaa sekä niihin, jotka antavat katsastustoiminnassa edellytettävää koulutusta. Laki sisältäisi yleiset säännökset myös katsastustoiminnan harjoittamisesta ja sen valvonnasta.

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

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

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

Tavanomaiset sotilasajoneuvot katsastetaan voimassa olevassa katsastuslupaissa tarkoitettussa katsastustoimipaikassa. Puolustus-

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

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

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

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

3 §. Määritelmät. Pykälässä määriteltäisiin laissa käytettyjä käsitteitä.

Pykälän 1 kohdan mukaan katsastuksella tarkoitettaisiin ajoneuvolaissa tarkoitettuja katsastuksia. Näitä ovat määräaikaikais-, val-

vonta-, rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkat-sastus.

Pykälän 2 kohdan mukaan katsastustoi-minnasta vastaavalla henkilöllä tarkoitettaisiin sellaista henkilöä, joka vastaa katsastus-toimipaikalla suoritettavista katsastuksista ja osaltaan varmistaa katsastusten suorittamisen asianmukaisuuden.

Pykälän 3 kohdan mukaan katsastajalla tar-koitettaisiin henkilöä, jolla on oikeus suorit-taa katsastuksia. Laissa ja sen nojalla säädet-täisiin katsastajaa koskevista vaatimuksista, jotka liittyvät katsastajan luotettavuuteen ja ammattitaitoon.

Pykälän 4 kohdan mukaan kevyillä ajoneu-voilla tarkoitettaisiin henkilöautoja, joiden kokonaisuudessa on enintään 3,5 tonnia (M₁ -luokka), sekä pakettiautoja (N₁-luokka), mo-poja, moottoripyöriä, kolmi- ja nelipyöriä se-kä kevyitä nelipyöriä (L-luokat), enintään 3,5 tonnin kokonaisuudessa perävaunuja (O₁- ja O₂-luokat) ja maastoajoneuvoja. Voimassa olevassa katsastuslupalaisissa vastaavaa käsi-tettä ei ole määritelty. Siitä mitkä ajoneuvot on määräaikaikatsastettava, säädetään kat-sastusasetuksessa.

Pykälän 5 kohdan mukaan raskailla ajo-neuvoilla tarkoitettaisiin henkilöautoja (M₁-luokka), joiden kokonaisuudessa on yli 3,5 tonnia, kuorma-autoja (N₂- ja N₃-luokat), lin-ja-autoja (M₂ - ja M₃ -luokat), yli 3,5 tonnin kokonaisuudessa perävaunuja (O₃- ja O₄-luokat), traktoreita (T- ja C-luokka), liiken-traktoreita ja moottorityökoneita. Voimas-sa olevassa katsastuslupalaisissa vastaavaa kä-sitettä ei ole määritelty.

Ajoneuvojen katsastushenkilöstön lisäkou-lutuksesta annetun liikenneministeriön pää-töksen 2 §:ssä määritellään kevyt ja raskas kalusto. Mainitussa 3 §:ssä kevyellä kalustol-la tarkoitetaan kaikkia sellaisia ajoneuvoja, joiden suurin käytössä ja rekisteröinnissä sal-littu kokonaisuudessa on enintään 3,5 tonnia ja raskaalla kalustolla kaikkia sellaisia ajoneu-voja, joiden suurin käytössä ja rekisteröinnis-sä sallittu kokonaisuudessa on yli 3,5 tonnia. Nämä määrittelyt liittyvät katsastajien koulu-tusvaatimuksiin.

Kevyiden ja raskaiden ajoneuvojen määrit-tely liittyisi erityisesti 6 §:ssä säädetäväksi ehdotettuun katsastuslupien jaotteluun. Ke-vyiden ja raskaiden ajoneuvon määritelmien mukaan kaikki linja-autot kuuluisivat raskai-

siin ajoneuvoihin. Kaikki traktorit ja mootto-ryökoneet kuuluisivat myös raskaisiin ajo-neuvoihin, mutta niillä ei ole määräaikaikat-sastusvelvollisuutta. Esitetty luokittelu vas-taisi nykyistä katsastajien koulutusikäntä.

Pykälän 6 kohdan mukaan katsastuspalve-lurekisterillä tarkoitettaisiin julkista rekisteriä katsastuslupan haltijoista ja niiden katsastus-palveluihin liittyvistä asioista. Liikenteen turvallisuusvirasto pitäisi rekisteriä auto-maattisen tietojenkäsittelyn avulla internetis-sä. Rekisteristä kansalaisilla olisi mahdolli-suus saada luotettavaa tietoa katsastusten hinnoista sekä vertailla toimipaikkojen palve-luita ja hintoja.

2 luku. Katsastuslupa

4 §. *Lupavaatimus.* Katsastustoimintaa sai-si pykälän mukaan nykyiseen tapaan harjoit-taa vain katsastuslupan haltija. Lain 5 §:ssä säädetäisiin katsastuksen vähäisten osien osalta poikkeus lupavaatimuksesta.

5 §. *Ilman katsastuslupaa suoritettavat kat-sastuksen osat.* Pykälän 1 momenttiin otettaisiin osa voimassa olevan katsastuslupalain 2 §:n 3 momentissa olevasta säännöksestä asiallisesti sellaisenaan. Momentin mukaan valtioneuvoston asetuksella voitaisiin säätää, että katsastustehtävien vähäisiä osia voi suo-rittaa muikin tarkastuspaikka kuin katsastus-toimipaikka. Tarkastuspaikalla tulisi nykyi-seen tapaan olla käytettävissään riittävä tar-kastuslaitteisto sekä tehtävissä tarvittava pä-tevä ja asiantunteva henkilöstö. Nykyisestä säännöksestä poiketen tarkastuspaikalla tulisi olla käytettävissään myös tehtävien suoritta-miseen tarvittavat toimitilat.

Katsastusasetuksen 17 §:ssä säädetään tar-kastuspaikan suorittamista pakokaasupäästö-jen, jarrujärjestelmien, vetokytkimien ja no-peudenrajoittimien tarkastuksista.

Pykälän 2 momentissa säädetäisiin nykyi-seen tapaan, että Liikenteen turvallisuusvi-rasto valvoo 1 momentissa tarkoitettuja teh-täviä suorittamaan ilmoittautuneita tarkastus-paikkoja. Momenttiin osittain otettavaksi eh-dotettua voimassa olevan katsastuslupalain 2 §:n 3 momenttia täydennettäisiin siten, että Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa momentissa luetelluissa tapauksissa tarkas-tuspaikalle huomautuksen tai kirjallisen va-roituksen, joka voisi johtua myös siitä, että

tarkastuspaikalla ei ole käytettävissään tarvittavia toimitiloja.

Pykälän 3 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi päättää, että tarkastuspaikan suorittamia tarkastuksia ei hyväksytä, jos 2 momentissa tarkoitettuja puutteita tai laiminlyöntejä edelleen esiintyy. Tällaisen päätöksen edellytyksenä olisi, että tarkastuspaikka olisi saanut puutteista tai laiminlyönneistä kirjallisen varoituksen.

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

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

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

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

Voimassa olevan katsastuslupalain jaotellussa ei ole huomioitu sitä, että eri ajoneuvoluokkiin kuuluvia ajoneuvoja on rekisterissä

huomattavasti toisistaan poikkeavat määrät, jolloin raskaan kaluston katsastusverkkoon on syntynyt rakenteellista ylikapasiteettia. Kevyen kaluston katsastuksia suoritetaan vuosittain noin 15 kertaa enemmän kuin raskaan kaluston katsastuksia. Näin ollen on tarkoituksenmukaista, että näitä ajoneuvoja katsastavien katsastustoimipaikkojen määrä poikkeaa toisistaan.

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

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

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

Riippumattomuusvaatimusten lieventämisellä määräaikais- ja valvontakatsastusten osalta voitaisiin osaltaan turvata näiden jo-

kaisen autoilijan käyttämien palveluiden saatavuus myös harvaan asutuilla seuduilla. Katsastustoimipaikoille tämä mahdollistaisi tilojen ja laitteiden tehokkaamman hyödyntämisen hiljaisempina aikoina muulla toiminnalla. Korjaamoille tulisi myös mahdollisuus laajentaa toimintaansa määräaika- ja valvontakatsastuksiin, jos ne täyttävät kaikki katsastustoimipaikalta edellytettävät vaatimukset. Asiakkaalle muutoksen voitaisiin arvioida tuovan mukanaan merkittävää ajan ja vaivan säästöä ja vähemmän matkustusta, kun huolto-, korjaus- ja katsastustoimenpiteet olisi mahdollista saada kaikki samalla kerralla samasta paikasta.

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

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

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

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

Pykälän *1 momentin 5 kohdassa* edellytettäisiin, että hakija pystyy varmistamaan toiminnan riittävän korkean laadun. Hakijalta edellytettäisiin SFS-EN ISO 9001:2008 tai tätä uudemman kyseisen standardin mukaan sertifioitua riittävän kattavaa laadunhallintajärjestelmää. Sen tulisi olla toimipaikkakohtainen, mikä tässä 5 kohdassa myös todettaisiin. Laadunhallintajärjestelmässä olisi otettava huomioon katsastustoiminnalle tässä laissa ja sen nojalla säädetyt vaatimukset, jolloin laadunhallintajärjestelmä toimisi tehok-

kaana katsastuksen valvonnan apuvälineenä. Voimassa olevan katsastuslupalain 3 §:ssä hakijalta edellytetään kykyä toiminnan riittävän korkean laadun varmistamiseksi. Ajoneuvojen katsastusluvista annetun liikenne ministeriön päätöksen 3 §:n mukaan katsastustoiminnan laatu tulee osoittaa toimipaikkakohtaisella ja ajan tasalla olevalla laatukäsikirjalla. Laatukäsikirjan todellinen merkitys laadulle on monissa tapauksissa jäänyt hyvin vähäiseksi, koska toimivaa laatujärjestelmää ei ole edellytetty. Laatujärjestelmä edellyttäisi laadun jatkuvaa ylläpitoa ja parantamista, mitä valvottaisiin sertifiointin avulla säännöllisesti. Sertifiointin suorittaisi akkreditoitu sertifiointielin. Tämä helpottaisi Liikenteen turvallisuusviraston katsastuksen valvontaa. Katsastustoiminnalle olisi olemassa myös tätä yleistä laatujärjestelmää koskevaa standardia tarkempi standardi SFS-EN ISO/IEC 17020 (Yleiset vaatimukset erityyppisten tarkastuslaitosten toiminnalle), jonka mukaista akkreditointia Ruotsissa vaaditaan. SFS-EN ISO 9001-standardin voidaan katsoa tässä vaiheessa riittäväksi takaamaan katsastustoiminnan laatua yhdessä Liikenteen turvallisuusviraston suorittaman valvonnan ja muiden tässä laissa ehdotettujen vaatimusten kanssa.

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

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

Pykälän *1 momentin 8 kohdan* mukaan hakijalla edellytettäisiin olevan riittävät toimitilat katsastusten asianmukaiseen suorittami-

seen. Toimitiloista säädettäisiin 12 §:ssä tarkemmin.

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

Pykälän 1 momentin 10 kohdan mukaan hakijalla edellytettäisiin voimassa olevan katsastuslupalain 12 §:n mukaisesti olevan asianmukaiset yhteydet ajoneuvorekisteriin. Asianmukaisilla yhteyksillä tarkoitettaisiin toimivaa internet-yhteyttä ja ajoneuvoliikennerekisterin käyttöoikeuksia.

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

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

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

Rekisteröintikatsastuksessa hyväksytään ajoneuvo rekisteröitäväksi ja liikenteeseen

Suomessa, mikä tältä osin vastaa toimenpiteenä yksittäishyväksyntää. Yksittäishyväksynnän myöntäjille ehdotetaan säädettäväksi vastaavat riippumattomuusvaatimukset. Rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastukset koskevat ajoneuvon vaatimustenmukaisuuden ja rakenteiden turvallisuuden arviointia, kun taas määräaikaiskatsastuksessa arvioidaan jo kertaalleen muissa katsastuksissa tai hyväksynnässä hyväksytyyn ajoneuvon ja varusteiden kuntoa. Määräaikaiskatsastus on suoritettava kaikille autoille säännöllisin määräajoin, kun taas rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastukset ovat enemmän kertaaluonteisia. Näistä syistä myös riippumattomuusvaatimukset näiden katsastuslajien välillä voisivat poiketa toisistaan. Rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastukset edellyttävät katsastajalta myös erityisosaamista, joka muutoksen seurauksena keskittyisi vain niitä suorittaville katsastustoimipaikoille. Osaamisen keskittymisen seurauksena näiden erikoiskatsastusten laadun arvioidaan parantuvan.

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

Pykälän 4 momentissa annettaisiin mahdollisuus evätä katsastuslupahakemus sellaisissa tapauksissa, joissa Liikenteen turvallisuusviraston tietoon tulee, että hakemukseen liittyvät järjestelyt on tehty katsastuslupan edelly-

tyksistä annettujen säännösten kiertämiseksi. Tällä tarkoitettaisiin esimerkiksi tilannetta, jossa hakija esittää Liikenteen turvallisuusvirastolle organisaatiostaan sellaisen selvityksen, joka ei tosiasiassa pidä paikkaansa, vaan se on tehty vain ehdotetun 1 momentin 4 kohdan organisoitumisvaatimuksen kiertämiseksi.

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

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

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

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

lun ja hallin mittoja sekä jarrumittausohjelmistoa.

Säännöksellä ei olisi vaikutuksia liikenne- ja turvallisuuteen eikä tasapuolisuuteen katsastustoiminnassa, sillä poikkeuksilla ei ole tarkoitus muuttaa toimipaikalla suoritettavien katsastusten sisältöä ja hyväksymisen edellytyksiä, vaan ne olisivat vastaavat kuin muillakin raskaiden ajoneuvojen katsastustoimipaikoilla. Esimerkiksi jarrumittausohjelmiston puuttumisesta huolimatta ajoneuvon katsastuksessa edellytettäisiin esitettäväksi jarrujen asennus- ja korjauslupan omaavan autokorjaamon tai muun paikan antama, jarrumittausohjelmistolla tehty todistus ajoneuvon jarrujen tarkastuksesta.

Voimassa olevan katsastuslupalain mukaan toimiluvan jo omaavat katsastusluvan haltijat voivat saada oikeuden perustaa katsastustoimipaikalta hoidettavan sivutoimipisteen, jossa katsastetaan vain kevyitä, kokonaismassaltaan enintään 3,5 tonnin ajoneuvoja. Edellytyksenä tällöinkin on, että seudun katsastuspalvelujen tarjonta jää muutoin puutteelliseksi. Lakiehdotuksen mukaan tällaisia sivutoimipisteitä ei enää tarvittaisi, koska varsinaisen toimiluvan voisi saada pelkästään kevyiden ajoneuvojen katsastukseen. Nykyisin toiminnassa olevia sivutoimipisteitä varten lain 58 §:n 5 momenttiin otettaisiin siirtymäsäännös, jonka mukaan sivutoimipiste voisi eräin poikkeuksin jatkaa toimintaansa yhtä kauan kuin se varsinainen katsastustoimipaikka, josta sivutoimipiste hoidetaan, kuitenkin enintään katsastusluvan voimassaoloajan tai jos luvan voimassaoloa on alle kolme vuotta, tämän kolmen vuoden ajan.

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

keuksellisin vaatimuksin myönnetyn toimiluvan omaavan toimipaikan ympärillä.

Pykälän 3 momentin mukaan poikkeuksellisin vaatimuksin perustetun katsastustoimipaikan katsastuslupa olisi peruutettava, jos seudulle myönnetään katsastuslupa kaikki vaatimukset täyttävälle raskaiden ajoneuvojen katsastustoimipaikalle, jollei katsastustoimipaikan tiloja ja laitteita saatettaisi vastaamaan kaikki vaatimukset täyttävän toimipaikan vaatimuksia. Näin poikkeuksellisin vaatimuksin perustettu katsastustoimipaikka ei saisi perusteetta kilpailuetua tavanomaiseen katsastustoimipaikkaan nähden. Poikkeuksellisin vaatimuksen perustetun katsastustoimipaikan toiminta olisi lopetettava vuoden kuluttua siitä, kun seudulla aloittaa toimintansa raskaita ajoneuvoja katsastava, kaikki vaatimukset täyttävä katsastustoimipaikka. Toiminnan aloittamisena pidettäisiin sitä ajankohtaa, jolloin katsastustoimipaikalla tosiasiallisesti katsastettaisiin ensimmäinen raskaan kaluston ajoneuvo.

9 §. *Hakijan luotettavuuden arviointi.* Ehdotetun 1 momentin mukaan hakijan lisäksi yhtiömuodossa toimivaan hakijaan määrävissä asemassa olevan tulisi olla luotettava. Katsastustoiminnasta vastaavan henkilön ja katsastajan luotettavuudesta säädettäisiin eri pykälässä kuin hakijan luotettavuudesta. Tällä korostettaisiin sitä, että katsastusluvan hakijalta edellytettävä luotettavuus on erilaista kuin katsastustoiminnasta vastaavan henkilön ja katsastajan luotettavuus.

Yhtiömuodossa toimivan hakijan osalta luotettavuutta vaadittaisiin hakijaan määrävissä asemassa olevilta henkilöiltä, joita olisivat ainakin hallituksen jäsenet ja varajäsenet, toimitusjohtaja sekä avoimen yhtiön yhtiömiehet ja kommandiittiyhtiön vastuunalaiset yhtiömiehet. Osakeyhtiössä määrävissä asemassa olevana pidettäisiin ainakin osakasta, jolla on osake-enemmistö, mutta myös vähäisempi omistusosuus voi yhtiöjärjestyksen määräysten perusteella luoda määrävän aseman. Määrävä asema voi perustua myös erillisiin sopimuksiin.

Pykälän 1 momentin mukaan hakija tai 9 §:ssä tarkoitettu muu henkilö ei saisi olla liiketoimintakiellossa tai määrätty liiketoimintakieltoon viiden viimeisen vuoden aikana, jotta hakija voitaisiin katsoa luotettavaksi. Jos joku pykälässä tarkoitetuista henki-

löistä ei olisi luotettava, katsastusluvan hakijaa ei voitaisi pitää luotettavana.

Pykälän 2 momentin 1 kohdan mukaan kaikki säännöksessä tarkoitettujen henkilöiden kymmenen viimeisen vuoden aikaiset vähintään kahden vuoden pituiset vankeusrangaistukset johtaisivat siihen, että hakijaa ei pidettäisi luotettavana.

Pykälän 2 momentin 2 kohdan mukaan kaikki säännöksessä tarkoitetuille henkilöille viiden viimeisen vuoden aikana tuomitut rangaistukset vakavasta ajoneuvojen katsastusta, rekisteröintiä tai verotusta taikka kirjanpitoa tai varainhallintaa koskevien säännösten rikkomisesta johtaisivat siihen, että hakijaa ei pidettäisi luotettavana. Luotettavuusarviointia tehtäessä otettaisiin huomioon sekä sakko- että vankeusrangaistukset. Lisäksi yli kuuden kuukauden, mutta alle kahden vuoden pituiset vankeusrangaistukset muusta rikoksesta, jonka katsottaisiin osoittavan henkilön tai yhtiön olevan ilmeisen sopimaton harjoittamaan katsastustoimintaa, osoittaisi, ettei henkilöä tai hakijaa voitaisi pitää luotettavana. Tällaisia rikoksia olisivat esimerkiksi rekisterimerkintärikos, rikokset julkista taloutta vastaan, petos, rahanpesurikos, velallisen rikokset, maahantuontiin ja maastavientiin liittyvä tulliselvittelyrikos, huumausainerikos ja eräät elinkeinorikokset, kuten lahjominen elinkeinotoiminnassa.

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

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

Pykälän 3 momentin 1 kohdan mukaan henkilöä ei katsottaisi luotettavaksi rikossyytteen ja sen edellyttämien tutkimusten ajan. Henkilön ei voitaisi katsoa olevan luotettava, jos rikossyytteellä tai sen edellyttämällä tutkimuksilla voi olla vaikutusta henkilön edellytyksiin hoitaa tehtävänsä. Luotettavuutta arvioitaisiin tapauskohtaisesti.

Pykälän 3 momentin 2 kohdan mukaan hakijaa tai henkilöä ei myöskään pidettäisi luotettavana enintään viiden vuoden ajan aieman toimintansa perusteella, jos hakija tai henkilö on toiminnallaan aiheuttanut muusta kuin 9 §:ssä tarkoitettusta syystä katsastusluvan peruuttamisen 43 §:n 2 ja 3 momentin nojalla. Tarkoituksena on estää esimerkiksi henkilön siirtyminen toisen katsastustoimipaikan omistajaksi tai 9 §:ssä tarkoitetuksi henkilöksi sen jälkeen, kun hän on aikaisemmin tietoisesti hyväksynyt liikenteeseen käytettäväksi ajoneuvoja, jotka eivät ilmeisen selvästi ole olleet säännösten tai määräysten mukaisia. Hakijaa pidettäisiin epäluotettavana esimerkiksi tilanteessa, hakija on aiemmin laiminlyönyt laissa säädetyn tasapuolisuusvaatimuksen katsastustoiminnassa.

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

10 §. *Hakijan luotettavuudesta päättäminen.* Lakiin ehdotetaan otettavaksi uusi pykälä, jonka mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto päättäisi joko hakijan tai 9 §:ssä tarkoitettun muun henkilön pyynnöstä hakijan tai 9 §:ssä tarkoitettun muun henkilön luotettavuudesta. Hakijalla saattaa olla tarve selvittää

ennen katsastuslupahakemuksen jättämistä ja ennen kuin se esimerkiksi hankkii rahoitusta tai katsastustoiminnassa tarvittavia toimitiloja, onko hakijalla ylipäätään mahdollisuus saada katsastuslupa. Tämän vuoksi hakijalla saattaa olla tarve tutkituttaa Liikenteen turvallisuusvirastolla oma luotettavuutensa tai 9 §:ssä tarkoitettujen muiden henkilöidensä luotettavuus ennen katsastusluvan hakemista. Toisinaan myös Liikenteen turvallisuusvirastolla saattaa olla tarve selvittää hakijan tai 9 §:ssä tarkoitettun muun henkilön luotettavuus. Tällöin Liikenteen turvallisuusvirasto tutkisi myös oma-aloitteisesti 9 §:ssä tarkoitettun henkilön tai henkilöiden luotettavuuden. Hakijan tai 9 §:ssä tarkoitettun henkilön epäluotettavuuden kesto määräytyisi 9 §:ssä tarkoitettun teon mukaisesti suhteessa kyseisessä pykälässä säädettyihin määräaikoihin. Jos henkilö on esimerkiksi kymmenen viimeisen vuoden aikana tuomittu vähintään kahden vuoden pituiseen rangaistukseen, hänen katsottaisiin olevan epäluotettava kunnes kymmenen vuotta on kulunut lainvoiman saaneen tuomion antopäivästä.

11 §. *Hakijan riippumattomuuden arviointi.* Voimassa olevasta katsastuslupalaista poiketen ehdotetaan, että vain rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastuksiin oikeuttavan katsastusluvan hakijan riippumattomuutta arvioitaisiin.

Rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastuksiin oikeuttavan katsastusluvan hakijan olisi edelleen oltava 7 §:n mukaisesti riippumaton. Sama koskisi yhtiömuodossa toimivaan hakijaan määräävässä asemassa olevaa. Määräaikais- ja valvontakatsastuksiin oikeuttavan katsastusluvan hakijan olisi puolestaan organisoitava toimintansa siten, että hakijan harjoittama muu ajoneuvoihin liittyvä toiminta kuin katsastustoiminta ei vaikuta katsastuksen lopputulokseen, mistä säädetäisiin 7 §:ssä. Tiukan riippumattomuusvaatimuksen poisto määräaikais- ja valvontakatsastuksia suorittavilta luvanhaltijoilta tarkoittaisi erityisesti määräaikaiskatsastuksen ja korjaamotoiminnan yhdistämisen mahdollistamista. Toiminta pitäisi kuitenkin organisoida tällöin siten, että muu toiminta kuin katsastustoiminta ei vaikuta katsastuksen lopputulokseen.

Pykälän 1 momentin mukaan rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastuksiin oikeuttavan katsastusluvan hakijaa ja muita momentissa

tarkoitettuja pidettäisiin riippumattomina, jos hakija ei harjoita tai ole kaupallisesti, taloudellisesti tai muuten riippuvuussuhteessa siihen, joka harjoittaa ajoneuvojen tai niiden osien valmistusta, maahantuontia, kauppaa, suunnittelua, markkinointia, korjausta tai huoltoa. Riippuvuussuhteet myös vakuutus-toimintaan liittyvään ajoneuvojen vahinko-tarkastustoimintaan ja luvanvaraiseen liikenteeseen olisivat voimassaolevan lain tapaan edelleen kiellettyjä rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastuksiin oikeuttavaa katsastus-lupaa hakevilta. Rekisteröintikatsastus vastaa toimenpiteenä yksittäishyväksyntää, koska ajoneuvo hyväksytään rekisteröintikatsastuksessa tai yksittäishyväksynnässä Suomessa liikenteeseen käytettäväksi. Ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä ehdotetussa laissa yksittäishyväksynnän myöntäjälle ehdotetaan niin ikään säädettäväksi tiukat riippumattomuusvaatimukset. Rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastuksessa on ensisijaisesti kyse ajoneuvon vaatimustenmukaisuuden arvioinnista. Määräaikaikatsastus on puolestaan ajoneuvolle määräajoin suoritettava katsastus, jossa tarkastetaan ajoneuvon kunto ja rekisteriin merkityt tiedot. Rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastus ovat yleensä kertaluonteisia, kun taas määräaikaikatsastuksia tehdään säännöllisin väliajoin. Tästä johtuen rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastusten suorittamiseen oikeuttavan katsastusluvan hakijan riippumattomuusvaatimusten on perusteltua olla erilaiset kuin määräaikaikais- ja valvontakatsastusten suorittajaksi haluavan hakijan.

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

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

Pykälän 2 momentin mukaan rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastuksiin oikeuttavan

katsastusluvan hakija ei saisi myöskään olla riippuvuussuhteessa 1 momentissa säädettyä toimintaa harjoittavien muodostamaan järjestöön. Ehdotettu 2 momentti ei edelleenkaan estä katsastusluvan hakijan mukanaoloa esimerkiksi jäsenenä autoalan järjestötoiminnassa. Nykykäytännön mukaisesti yhteenliittymän säännöt ja muu toiminta eivät kuitenkaan saisi edelleenkaan sisältää riippuvuutta aiheuttavia ehtoja.

Pykälän 3 momentti vastaisi asiallisesti voimassa olevan katsastuslupalain 6 §:n 3 momenttia kuitenkin niin, että luvanhaltija voisi toimia ajoneuvolain 47 ja 48 §:ssä tarkoitettuna hyväksyttynä asiantuntijana ja tutkimuslaitoksena. Hyväksytyt asiantuntijat ja tutkimuslaitokset voivat antaa lausuntoja ajoneuvojen vaatimustenmukaisuudesta. Momentin mukaan 1 ja 2 momentissa tarkoitettuna riippuvuussuhteena ei pidetä katsastusluvanvaraiseen toimintaan tarvittavien tilojen ja laitteiden vuokrausta mainituissa momenteissa tarkoitettua toimintaa harjoittavalle tai harjoittavalta. Säännöstä tulkittaessa vuokrasuhteen ehtojen olisi kuitenkin oltava tavanomaisia, jotta kyse ei olisi 7 §:n 4 momentissa tarkoitettua säännösten kiertämisestä.

12 §. Katsastustoimipaikan toimitilat ja katsastuslaitteet. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin toimitiloista voimassa olevan katsastuslupalain mukaisesti siten, että toimitilojen tulisi olla sellaiset, että katsastukset voidaan suorittaa niissä asianmukaisesti säästä riippumatta. Tällaisilla tiloilla tarkoitettaisiin sellaisia lämmitettyjä sisätiloja, joihin katsastettavat ajoneuvot lähtökohtaisesti mahtuvat sisälle ja joissa tarkastukset voitaisiin suorittaa asianmukaisesti myös kovimmilla pakkasilla. Tilojen tulisi soveltua katsastusluvassa tarkoitettujen mitoiltaan tavanomaisten ajoneuvojen katsastuksiin. Esimerkiksi kevyiden ajoneuvojen katsastuksiin tarkoitettuilta tiloilta ei kuitenkaan edellytettäisi sellaisia mittoja, että kaikenlaiset mitoiltaan selvästi poikkeavat ajoneuvot, kuten esimerkiksi isokokoiset paketti- ja matkailuautot voitaisiin katsastaa toimipaikassa. Mitoiltaan selvästi poikkeavat ajoneuvot voitaisiin tarvittaessa katsastaa raskaan kaluston tiloissa tai 25 §:n mukaisen luvan nojalla toimipaikan ulkopuolisissa tiloissa. Katsastustoimipaikan erillään olevien toimitilojen tulisi sijaita toistensa lä-

heisyydessä asiakaspalvelun vuoksi ja sen vuoksi, että toimipaikan katsastustoiminnasta vastaava henkilö voisi tosiasiallisesti hoitaa tehtävänsä.

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

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

Katsastustoimipaikan toimitilojen enimmäisetäisyyksiä koskevia määräyksiä annettaessa Liikenteen turvallisuusviraston olisi otettava huomioon asiakaspalvelunäkökohdat ja katsastustoiminnasta vastaavan henkilön mahdollisuus varmistaa katsastustoimipaikan katsastusten asianmukaisuus. Kevyiden ja raskaiden ajoneuvojen toimitilojen välillä voitaisiin sallia nykykäytännön mukaisesti ajomatka, jonka pituus on enintään kymmenen kilometriä ja tiloista toiseen ajettaessa saisi kulu enintään 15 minuuttia. Saman ajoneuvon katsastustilojen tulisi kuitenkin sijaita toistensa läheisyydessä siten, että asiakkaalle ei koituisi etäisyyksistä kohtuutonta viivettä katsastuksen suorittamiseen. Katsastustoiminnasta vastaavalla henkilöllä voitaisiin katsoa olevan mahdollisuus hoitaa tehtävänsä, jos hän pystyy tarvittaessa saapumaan siihen toimitilaan, jossa katsastus suoritetaan, eikä tästä aiheudu asiakkaalle kohtuutonta viivettä.

Voimassa olevassa katsastuslupalaisissa edellytetään, että toimitilojen välittömässä läheisyydessä tulee olla kevyen ajoneuvokaluston koeajoon soveltuva, muulta liikenteeltä suljettu koeajorata. Tällä tarkoitetaan nykyisin 50 metriä pitkää, suoraa ja muulta liikenteeltä suljettua tieosuutta, jolla katsastettavat kevyet ajoneuvot koeajetaan. Tästä vaatimuksesta esitetään luovuttavaksi. Muutos

helpottaisi katsastustoimipaikan perustamista erityisesti tiheään asutuilla alueilla. Koeajorata ei kuitenkaan olisi tarkoitus luopua, vaan Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi koeajon suorittamisesta katsastustoimipaikoille nykyistä tarkemmat ohjeet, jolloin muutoksella ei olisi käytännössä vaikutusta katsastuksen laatuun ja sitä kautta liikenneturvallisuuteen. Esimerkiksi Ruotsissa ei katsastustoimipaikalla tarvitse olla koeajorataa.

13 §. Katsastusluvan hakeminen. Pykälässä säädettäisiin katsastusluvan hakemisesta sekä lupahakemukseen liitettävistä liitteistä ja selvityksistä.

Pykälän 1 momentin mukaan katsastuslupaa haettaisiin kirjallisesti Liikenteen turvallisuusvirastolta.

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

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

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

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

Momentin 5 kohdassa edellytettäisiin tietoa katsastustoiminnasta vastaavasta henkilöstä.

Voimassa olevan katsastuslupalain 8 §:n 4 kohdassa edellytetään vastaavaa ilmoitusta.

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

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

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

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

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

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

Pykälän 3 momentin mukaan hakija vapautettaisiin toimittamasta sellaisia selvityksiä, jotka ovat edelleen voimassa ja jotka on

muuten toimitettu Liikenteen turvallisuusvirastolle.

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

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

Pykälän 3 momentin mukaan katsastuslupa myönnettäisiin toimipaikkakohtaisena kuten nykyisinkin.

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

3 luku. **Katsastustoiminnasta vastaava henkilöä ja katsastajaa koskevat vaatimukset**

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

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

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

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

Pykälän 2 momentin 2 kohdan mukaan henkilö ei saisi olla tuomittu viiden viimeisen vuoden aikana rangaistukseen vakavasta ajoneuvojen katsastusta, rekisteröintiä tai verotusta koskevien säännösten rikkomisesta. Luotettavuusarviointia tehtäessä otettaisiin

huomioon sekä sakko- että vankeusrangaistukset samalla tavalla kuin 9 §:n 1 momentin 2 kohdassa. Lisäksi yli kuuden kuukauden, mutta alle kahden vuoden pituiset vankeusrangaistukset muusta rikoksesta, jonka katsottaisiin osoittavan henkilön olevan ilmeisen sopimaton harjoittamaan katsastustoimintaa, osoittaisi, ettei henkilöä voitaisi pitää luotettavana. Tällaisia rikoksia olisivat esimerkiksi rekisterimerkintärikos, rikokset julkista taloutta vastaan, petos, rahanpesurikos, velallisen rikokset, maahantuontiin ja maastavientiin liittyvä tulliselvittelyrikos, huumausainerikos ja eräät elinkeinorikokset. Elinkeinorikoksina otettaisiin vastuuhenkilön osalta huomioon esimerkiksi lahjominen elinkeinotoiminnassa. Rahanpesurikokset ja velallisen rikokset otettaisiin huomioon lähtökohtaisesti vain katsastustoiminnasta vastaavan henkilön osalta.

Pykälän 2 momentin 3 kohdan mukaan henkilö ei saisi olla tuomittu kolmen viimeisen vuoden aikana enintään kuuden kuukauden pituiseen vankeusrangaistukseen rikoksesta, jonka katsotaan osoittavan henkilön olevan ilmeisen sopimaton suorittamaan katsastustehtäviä. Ehdotetun pykälän 2 momentin 3 kohdassa tarkoitettuja tekoja ovat ainakin kaikki 2 momentin 1 kohdassa mainitut rikokset. Lisäksi liikenne- tai ajoneuvoturvallisuutta koskevien säännösten rikkominen sekä tieliikennelain (267/1981) 8 luvussa ja rikoslain (39/1889) 23 luvussa tarkoitetuista liikenne rikoksista seuranneet rangaistukset osoittaisivat 15 §:ssä tarkoitettua sopimattomuutta suorittaa katsastustehtäviä. Sopimattomuutta arvioitaisiin tapauskohtaisesti.

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

Liikenne rikkomuksia ei otettaisi huomioon katsastustoiminnasta vastaavan henkilön tai

katsastajan luotettavuutta arvioitaessa. Rikesakkorikkomukset eivät vaikuttaisi luotettavuusarviointia tehtäessä. Toistuvalla sakkorangaistuksella tarkoitettaisiin tässä yhteydessä vähintään kahta rangaistusta rattijuopumuksesta, törkeästä rattijuopumuksesta tai törkeästä liikenne turvallisuuden vaarantamisesta. Muiden liikenne rikosten (liikenne turvallisuuden vaarantaminen, vesiliikenne juopumus, liikenne juopumus moottorittomalla ajoneuvolla, liikenne pako tieliikenteessä) osalta toistuvalla sakkorangaistuksella tarkoitettaisiin vähintään neljää sakkorangaistusta.

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

Pykälän 3 momentin 2 kohdan mukaan katsastustoiminnasta vastaava henkilö ja katsastaja katsottaisiin epäluotettavaksi suorittamaan katsastustehtäviä myös, jos hänet on tuomittu tai määrätty ajokielttoon, eikä ajokieltto ole päättynyt. Henkilö ei voi toimia ajokiellon voimassaolon aikana katsastajana eikä katsastustoiminnasta vastaavana henkilönä.

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

Pykälän 3 momentin 4 kohdan mukaan henkilöä ei pidettäisi luotettavana myöskään silloin, jos hänen toimintansa perusteella on annettu viimeisen viiden vuoden aikana toistuvasti katsastustoiminnan harjoittamiseen

liittyviä huomautuksia tai kirjallisia varoituksia 44 §:n nojalla taikka häntä olisi toistuvasti kielletty suorittamasta katsastuksia 44 §:n nojalla. Huomautuksia tulisi antaa enemmän kuin kaksi, jotta henkilö katsottaisiin epäluotettavaksi ja siten sopimattomaksi katsastustoiminnan harjoittamiseen. Varoituksia tai katsastuksen suorittamiskieltoja riittäisi kuitenkin yleensä kaksi kappaletta.

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

Poliisin hallinnosta annettuun lakiin (110/1992) tehtiin vuonna 2006 muutos (676/2006). Tehty muutos mahdollistaa poliisimiehen määräaikaisen erottamisen viran toimituksesta vähintään kuukaudeksi ja enintään kuudeksi kuukaudeksi. Laeiksi poliisin hallinnosta annetun lain ja valtion virkamieslain 53 ja 55 §:n muuttamisesta annetun hallituksen esityksen (HE 4/2006 vp) mukaan esimerkiksi poliisimiehen syyllistymistä tieliikennelain rikkomiseen, ainakin vakavaan sellaiseen, voitaisiin pitää pykälässä mainittuna poliisimiehelle sopimattomana käyttäytymisenä. Eduskunnan oikeusasiamies on ratkaisussaan (EOA 5.8.2008 D 589/4/06) todennut, että katsastusmiehen tehtävänä on tarkastaa ajoneuvojen teknistä kuntoa, eikä poliisin tavoin valvoa kuljettajien ajotapaa tai muuta liikennekäyttäytymistä. Poliisin käyttäytymiselle tulisi oikeusasiamiehen näkemyksen mukaan asettaa tiukemmat vaatimukset kuin katsastusmiehelle. Edelleen oikeusasiamies on ratkaisussaan katsonut, että voimassa olevan katsastuslupalain soveltamiskäytännön mukainen katsastusmiehelle

sopimattomaksi katsotusta käyttäytymisestä aiheutunut sopimattomuus toimia katsastajana kolmesta viiteen vuoteen pituisena ajankajana, on kohtuuttoman ankaraa. Oikeusasiamiehen näkemyksen mukaan toistuva syyllistyminen liikenne rikkomuksiin saattaa jossain tapauksessa osoittaa selkeämpää piittaamattomuutta kuin yksittäinen, vaikkakin vakavammaksi arvioitu teko. Laissa ehdotetaankin säädettäväksi, että sakkorangaistukseen tuomitun tai määrätyn katsotaan olevan sopimaton suorittamaan katsastustehtäviä korkeintaan kuuden kuukauden ajan päätöksen antamisesta. Määräajan pituus harkittaisiin aina tapauskohtaisesti.

17 §. *Katsastajan ammattitaitovaatimukset.* Lakiin ehdotetaan otettavaksi yleissäännökset katsastajan ammattitaitovaatimuksista. Pykälässä säädettäisiin katsastajalta vaadittavasta peruskoulutuksesta ja katsastustehtäviin johtavasta jatkokoulutuksesta sekä niiden lisäksi edellytetyistä työkokemuksesta. Vaatimus vastaisi voimassa olevassa katsastuslupalaisissa edellytetyistä katsastuksia suorittavan henkilön pätevyysvaatimuksia ja ajoneuvojen katsastushenkilöstön lisäkoulutuksesta annetussa liikenneministeriön päätöksessä edellytetyistä koulutukseen osallistumisen pääsyvaatimuksia.

Pykälän 1 momentissa mainitulla peruskoulutuksella tarkoitettaisiin alalle tulevalta henkilöltä edellytettävää vähimmäiskoulutusta, mistä säädettäisiin 18 §:ssä. Jatkokoulutuksella tarkoitettaisiin alalle tuleville henkilöille annettavaa kevyiden ajoneuvojen määräaikaiskatsastuskoulutusta, raskaiden ajoneuvojen määräaikaiskatsastuskoulutusta sekä niihin liittyvää harjoittelua ja loppukoetta. Jatkokoulutuksella tarkoitettaisiin myös määräaikais- ja valvontakatsastuksia suorittavien henkilöiden erikoiskoulutusta ja niihin liittyviä rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastusten, raskaiden ajoneuvojen jarrutarkastusten ja vaarallisten ajoneuvojen kuljettamiseen tiellä tarkoitettujen ajoneuvojen tarkastusten kokeita sekä määräajoin toistuvaa täydennyskoulutusta.

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

liittyvää käytännön kokemusta katsastustehävistä.

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

Voimassa olevan katsastuslupalain mukaan katsastuksia suorittavalta henkilöltä edellytetään nykyisin peruskoulutuksena vähintään teknillisen oppilaitoksen autotekniikan opintolinjan tai vastaavan soveltuvan teknikkotason tutkinnon suorittamista. Koska uusia tekniikoita ei enää valmistu, alalle tulevilta nuorilta katsastajilta edellytetään käytännössä insinöörin tutkintoa. Siten katsastustoimintaa koskevia säännöksiä muuttamatta alan peruskoulutusvaatimus on kohonnut.

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

Ehdotetussa *2 momentissa* rajattaisiin *1 momentissa* tarkoitettua peruskoulutuksen kelpoisuutta. Pelkkä ammattitutkinto ei riittäisi peruskoulutukseksi rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastuksia suorittaville kat-

sastajille. Heiltä edellytettäisiin erikoisammattitutkintoa tai *1 momentin 1 kohdassa* tarkoitettua ammattikorkeakoulututkintoa.

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

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

Pykälän *4 momentissa* Liikenteen turvallisuusvirastolle annettaisiin valtuudet antaa tarvittaessa tarkemmat määräykset siitä, mitkä koulutusohjelmat katsottaisiin *3 momentissa* tarkoitettulla tavalla soveltuviksi koulutusohjelmiksi. Ennen määräysten antamista Liikenteen turvallisuusviraston olisi kuultava opetus- ja kuluturministeriötä ja Opetushallitusta. Alalle soveltuvina ammattikorkeakoulu- ja teknikkotutkintoina voitaisiin nykyisen käytännön mukaisesti hyväksyä autolinjojen tutkintojen lisäksi ne kuljetus-, logistiikka- ja konelinjojen tutkinnot, jotka sisältäisivät riittävän määrän konetekniikan perusopinnoita. Erikoisammattitutkintoina voitaisiin hyväksyä ainakin automekaanikon- ja autoalan työnjohdon erikoisammattitutkinnot sekä ammattitutkintoina henkilöauto- ja raskaskalustomekaanikon ammattitutkinnot.

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

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

Pykälän *2 momenttiin* otettaisiin nykyisin ajoneuvojen katsastushenkilöstön lisäkoulutuksesta annetussa liikenneministeriön pää-

töksessä oleva vaatimus jatkokoulutukseen pääsyn edellytyksenä olevasta 6 kuukauden korjaamokokemusvaatimuksesta. Lisäksi momentissa määriteltäisiin kokemuksen pituus erikseen muun kuin autotekniikan insinöörin ja teknikon osalta sekä erikseen erikoisammattitutkinnon ja ammattitutkinnon suorittaneiden osalta.

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

Pykälän 3 momenttiin otettaisiin nykyisin liikenneministeriön päätöksessä oleva vaatimus raskaiden ajoneuvojen määräaikaikatsastuskoulutukseen pääsyn edellytyksenä olevasta kuuden kuukauden kevyiden ajoneuvojen katsastuskokemusvaatimuksesta. Raskaiden ajoneuvojen jarrujen laajan tarkastuksen erikoiskoulutukseen pääsyn edellytyksenä olisi raskaiden ajoneuvojen määräaikaikatsastuskoulutus. Lisäksi momentissa tarkennettaisiin rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastuskoulutukseen pääsyn edellytyksenä oleva kokemusvaatimus koskemaan katsastustehtävien mukaisia ajoneuvoja. Samalla kokemusvaatimus määriteltäisiin kuuden kuukauden pituiseksi, mikä vastaa nykyistä käytäntöä.

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

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

Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi tarvittaessa määräykset kokeiden arvostelu- ja hyväksymisperusteista.

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

20 §. Poikkeus peruskoulutusvaatimuksesta. Pykälään otettaisiin voimassa olevan katsastuslupalain 10 §:ssä oleva ammattiaineiden perusopinnot suorittaneiden insinööriopiskelijoihin sovellettava määräaikainen poikkeus katsastajan peruskoulutusvaatimuksesta ennen insinööritutkinnon suorittamista. Lisäksi opiskelijoiden määräaikaista oikeutta suorittaa katsastuksia pidennettäisiin kahteen vuoteen sekä laajennettaisiin koskemaan muitakin kuin kevyiden ajoneuvojen katsastuksia. Pysyvän katsastusoikeuden omaavan katsastajan läsnäoloa ei myöskään enää edellytetä katsastuksia suoritettaessa. Poikkeusta sovellettaisiin opiskelijoihin ilman erillistä lupaa.

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

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

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

Pykälän 1 ja 2 momentin vaatimukset varmistaisivat tosiasiallisesti vastuuhenkilön mahdollisuuden valvoa ja kehittää kaikkien toimipaikalla suoritettavien katsastusten laatua sekä opastaa katsastavaa henkilöstöä muuttuvista ohjeista ja säännöksistä.

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

4 luku. **Katsastusten suorittamisen yleiset vaatimukset**

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

Voimassa olevan katsastuslupalain 12 §:n 2 momentin mukaan toimilupa raukeaa, jos katsastustoimintaa ei ole aloitettu kuuden

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

23 §. *Tasapuolisuus katsastustoiminnassa.* Pykälään sisällytettäisiin velvoitteet katsastusluvan haltijalle hoitaa katsastustoimintaa tasapuolisesti ja syrjimättä mitään toimilupansa piiriin kuuluvaa asiakaskuntaa tai ajoneuvoa. Katsastustoimipaikat suorittavat katsastuslupansa nojalla perustuslain 124 §:ssä tarkoitettua julkista hallintotehtävää, jolloin toiminnassa on erityisen tärkeää, että kansalaiset saavat palveluissa yhdenvertaisen kohdeltun.

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

Momenttiin ehdotetun säännöksen mukaan velvollisuus katsastaa ajoneuvo ei kuitenkaan koskisi sellaista ajoneuvoa, joka poikkeaisi selvästi mitoiltaan tavanomaisista ajoneuvoista, minkä vuoksi ajoneuvo ei mahtuisi katsastettavaksi toimipaikan sisätiloissa. Käytännössä tällaiset kevyet ajoneuvot katsastettaisiin raskaita ajoneuvoja katsastavissa toimipaikoissa tai 25 §:n mukaisesti toimipaikkojen ulkopuolella. Perussäännös katsastustoimipaikan tiloista olisi 12 §:ssä ja sen mukaan yksityiskohtaiset määräykset antaisi Liikenteen turvallisuusvirasto.

Pykälän 2 momentissa vaadittaisiin katsastusluvan haltijan ja toimipaikan järjestävän toimintansa siten, etteivät muut seikat kuin

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

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

Edellyttämällä toimipaikalta saatavaksi aina pelkästään vain katsastus ja edellyttämällä katsastustapahtuman suorittaminen yhtenä kokonaistapahtumana erillään kaikesta muusta katsastustoimipaikalla tarjottavasta palvelusta, kuluttajalle taataan mahdollisuus ajoneuvon katsastamiseen ilman epäilyjä, että katsastuksessa hylkäämiseen vedoten osoitet-

taisiin tarpeettomasti korjattavaksi ajoneuvosta kohteita, joiden osoittamisessa tavoitteena olisi myydä katsastustoimipaikalta saatavaa korjaus- tai huoltopalvelua.

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

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

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

Lakiehdotuksen 7 §:n mukaan katsastusluvan haltijalta edellytettäisiin katsastustoiminnassa vähintään SFS-EN ISO 9001:2008 standardin vaatimukset täyttävää sertifioitua laadunhallintajärjestelmää. Sertifioidulla laadunhallintajärjestelmällä varmistetaan katsastustoimintaan kuuluvissa tehtävissä ja toiminnan organisoinnissa asiakkaiden tasapuolinen ja syrjimätön sekä muusta katsastustoimipaikan mahdollisesta liiketoiminnasta riippumaton kohtelu.

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

Poikkeus esteellisyssäännöksistä olisi katsastajalle tarpeellinen. Näin hän voisi suorittaa määräaikais- ja valvontakatsastuksia ajoneuvolle, jonka katsastusluvan haltija on tuonut maahan tai myynyt sen taikka jota katsastusluvan haltijan yrityksessä on huollettu tai korjattu. Näin asiakkaan sitä halutessa mahdollistettaisiin niin sanotun yhden luukun periaatteen mukaisesti ajoneuvon määräaikaiskatsastus ajoneuvon huollon ja korjauksen yhteydessä.

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

Muilta osin katsastustoiminnassa tulisi soveltaa hallintolain esteellisyssäännöksiä, koska katsastuksessa on kyse julkisesta hallintotehtävästä. Katsastusluvan haltijan toimipaikassa ei saisi määräaikais- ja valvontakatsastaa katsastusluvan haltijan tai hänen omistamansa yrityksen omistamia tai hallittomia ajoneuvoja. Lisäksi saman ajoneuvon katsastuksen ja ajoneuvon kohdistuvan muun toimenpiteen tulisi 23 §:n mukaan olla kaksi erillistä toisistaan erottuvaa toimenpidettä. Katsastusluvan haltijan tulisi 7 §:n mukaan myös osoittaa organisoivansa katsastustoimintansa ja muun kaupallisen toimintansa niin, ettei muu kaupallinen toiminta vaikuta katsastusten lopputulokseen.

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

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

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

Pykälän 1 momentin mukaan katsastusluvan haltija saisi katsastaa katsastustoimipaikan varsinaisten tilojen ulkopuolella sellaisia ajoneuvoja, joita ei tieliikenteessä yleisesti sallittujen mittojen, massojen tai muiden ominaisuuksien vuoksi ole mahdollista katsastaa katsastustoimipaikan tiloissa taikka joiden katsastus muutoin olisi epätarkoitukseenmukaista katsastustoimipaikan varsinaisissa tiloissa. Nykyisin tällaisiin tapauksiin myönnetään Liikenteen turvallisuusvirastosta lupia tapauskohtaisesti ja niitä on vuosittain noin 100 kappaletta. Ehdotetun pykälän mukaan katsastustoimipaikka saisi suorittaa katsastukset pykälässä mainituin ehdoin ilman Liikenteen turvallisuusviraston lupaa. Katsastuksiin käytettävien katsastustoimipaikan ulkopuolisten tilojen tulisi niissä suoritettavat katsastukset huomioiden vastata varsinaisen katsastustoimipaikan tiloille, laitteille ja varusteille säädettyjä ja määrättyjä vaatimuksia. Säännöstä voitaisiin soveltaa esimerkiksi uusien telaketjuin varustettujen moottoriökojen rekisteröintikatsastuksiin.

Pykälän 2 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi poikkeustapauksessa antaa luvan katsastaa katsastustoimipaikan ulkopuolella muitakin ajoneuvoja. Luvan myöntämisen edellytyksenä olisi, että ajoneuvoja on niiden suuren lukumäärän, liikenneturvallisuuden, ympäristöseikkojen tai muun vastaavan syyn takia epätarkoitukseenmukaista viedä katsastustoimipaikalle katsastettaviksi. Luvan myöntämisen edellytyksenä olisi myös, että katsastustoimipaikan ulkopuolella olevat toimitilat sekä katsastuksessa

käytettävät laitteet ja varusteet vastaisivat tehtävät katsastukset huomioiden varsinaisen katsastustoimipaikan tiloille, laitteille ja varusteille säädettyjä ja määrättyjä vaatimuksia. Muulla epätarkoituksenmukaisuudella tarkoitettaisiin esimerkiksi automuseoiden ajoneuvojen siirtämistä varsinaiseen katsastustoimipaikkaan, kun niiden katsastaminen on tarkoituksenmukaisempaa suorittaa museon tiloissa ja tilannetta, jossa ajoneuvoa ei voisi sen tavallisesta poikkeavien mittojen vuoksi katsastaa lähiseudun katsastustoimipaikoilla. Katsastuksiin käytettävien tilojen tulisi olla Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymät, ja ne tarkastettaisiin tarvittaessa ennen luvan myöntämistä. Tätä vastaavia pysyviä lupia on nykyisin voimassa noin 30 kappaletta.

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

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

Rekisterinpitäjänä Liikenteen turvallisuusvirasto vastaisi siitä, että katsastuspalvelurekisteri olisi olemassa ja käytettävissä, mutta ehdotetun 1 momentin mukaan katsastuslu-

vanhaltijat tallettaisivat itse rekisteriin suora-käyttöisesti momentissa luetellut tiedot.

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

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

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

Pykälän 2 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirastolla olisi oikeus muuttaa katsastuspalvelurekisteriin talletettuja tietoja. Tätä ennen luvanhaltijalle olisi varattava tilaisuus tulla kuulluksi asiassa. Tarkoituksena ei ole, että virasto korjasi rekisterissä olevia tietoja. Näiden korjausten ja muutosten tekeminen kuuluisi katsastusluvan haltijalle. Havaitessaan tai saadessaan muutoin tiedon katsastusluvan haltijan rekisteriin tallettamista virheellisistä tiedoista, virasto voisi ryhtyä 43 §:ssä tarkoitettuihin toimenpiteisiin.

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

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

Lakiehdotuksen 57 §:ssä säädettäisiin, että tämä 26 § tulisi voimaan vasta vuoden kuluttua lain voimaantulosta. Näin varattaisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle aikaa rekisterin ja siihen liittyvän tietojärjestelmän valmistamiseen.

Lakiehdotuksen 58 §:n 2—4 momentissa olisi myös viittauksia ehdotettuun 26 §:ään. Luvanhaltijoiden olisi talletettava 26 §:n 1 momentissa tarkoitetut tiedot rekisteriin kuukauden kuluessa mainitun 26 §:n voimaantulosta. Näin varattaisiin luvanhaltijoilla aikaa tallettaa tiedot rekisteriin. Velvoite koskisi voimassa olevien toimilupien haltijoita ja lain voimaantulon jälkeen myönnettävien katsastuslupien haltijoita.

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

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

Pykälän 2 momenttiin otettaisiin säännös muiden kuin 1 momentissa tarkoitettujen katsastusasiakirjojen säilyttämisestä. Nykyisin siitä säädetään ajoneuvojen katsastusluvista annetussa liikenneministeriön päätöksessä. Nykyisen käytännön mukaisesti muut kuin 1 momentissa tarkoitetut katsastusta koskevat asiakirjat säilytettäisiin katsastustoimipaikalla. Ehdotuksen mukaan määräaikaikatsastusta koskevat asiakirjat ja tarkastustodistukset säilytetäisiin nykyisen käytännön mukaisesti 2 vuotta ja muut asiakirjat 15 vuotta. Muut asiakirjat tarkoittavat lähinnä valvontakatsastusta koskevia asiakirjoja. Vuosittain Suomessa suoritetaan 2,5 miljoonaa määräaikaikatsastusta, joten ei ole perusteltua säi-

lyttää niitä koskevia asiakirjoja kahta vuotta pidempään.

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

5 luku. **Jatkokoulutuslupa**

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

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

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

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

töstä, toimitiloista, opetusmateriaalista ja -välineistä sekä koulutusohjelmasta.

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

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

31 §. *Jatkokoulutusluvan hakeminen.* Ehdotettuun *1 momenttiin* otettaisiin aiemmin ajoneuvojen katsastushenkilöstön lisäkoulutuksesta annetussa liikenneministeriön päätöksessä olleet vaatimukset koulutusluvan hakemisesta. Säännöksiin ehdotetaan tehtäviksi vain vähäisiä täsmennyksiä. Hakijan tulisi esittää selvitys siitä, missä laajuudessa koulutuslupaa haetaan, sekä tiedot koulustoiminnasta vastaavasta henkilöstä sekä hänen työkokemuksestaan ja kokemuksestaan koulutus- ja opetustoiminnasta. Myös pääasiallisesta opetushenkilöstöstä sekä heidän koulutuksestaan, työkokemuksestaan ja perehtyneisyydestään opetusaiheisiin ja -opetusmenetelmiin tulisi esittää selvitys. Opetusmateriaalin ajantasaisuuden varmistamiseksi hakijan tulisi esittää selvitys myös opetusmateriaalista. Hakemukseen olisi liitettävä koulutusohjelma, josta käyvät ilmi opetettavat asiat, ajankäyttö ja suunnitellut opetusmenetelmät. Hakemukseen olisi liitettävä tiedot myös paikoista, joissa koulutusta pääosin annetaan, sekä selvitys harjoittelun ja

kokeiden järjestelyistä. Lisäksi hakemuksen yhteydessä tulisi esittää arvio koulutustoiminnan käynnistämisen ajankohdasta.

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

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

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

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

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

34 §. *Tasapuolisuus jatkokoulutuksen antamisessa.* Pykälän *1 momenttiin* otettaisiin säännös koulutusluvan haltijan velvollisuudesta antaa jatkokoulutusta tasapuolisesti kaikille vaatimukset täyttävälle henkilölle. Koulutusluvan haltija ei saisi toiminnassaan syrjiä koulutukseen hakeutuvia esimerkiksi siten, että luvanhaltija kouluttaisi pelkästään omia työntekijöitään. Luvanhaltija ei olisi kuitenkaan velvollinen laajentamaan toimintaansa, jotta kaikki koulutukseen haluavat pääsisivät koulutukseen juuri haluamaansa

aikana. Ehdotetulla muutoksella pyritään katsastustoimipaikkojen ja katsastajien määrän mahdollisesta lisääntymisestä huolimatta varmistamaan riittävä koulutetun henkilökunnan saanti.

Pykälän 2 momenttiin otettaisiin säännös, jolla varmistettaisiin koulutuksen saaminen myös ruotsin kielellä.

Voimassa olevan katsastuslupalain 13 §:n 4 momentin mukaan katsastuslupan ja koulutusoikeuden haltijoiden kielellisestä palveluvollisuudesta säädetään kielilaisissa (423/2003).

Yksityisten kielellisestä palveluvollisuudesta säädetään kielilain 25 §:ssä. Sen mukaan, jos julkinen hallintotehtävä on säädetty yksityiselle, sitä koskee sen hoitaessa tätä tehtävää, mitä laissa säädetään viranomaisesta. Kielilain 4 §:n 1 kohdan mukaan opetuskielestä ja tutkintokielestä säädetään erikseen asianomaista koulutusta koskevassa lainsäädännössä.

Katsastajien koulutustoiminta on luonteeltaan pitkälti julkista hallintotehtävää, joka on jo nykyisin säädetty yksityiselle. Tämän vuoksi ehdotetaan, että koulutuksen antajan on annettava koulutusta suomen tai ruotsin kielellä. Myös kahdella kielellä annettavaa koulutusta voitaisiin järjestää. Koulutuslupan haltijan olisi kuitenkin annettava koulutusta asianomaisen henkilön pyynnöstä myös toisella kotimaisella kielellä, henkilön omalla kielellä joko ruotsiksi tai suomeksi. Pykälän sisältä vastaisi nykykäytännön mukaista tilannetta.

35 §. Poikkeus hallintolain esteellisyyssvaatimuksesta jatkokoulutuksessa. Koulutuslupan haltijan palveluksessa olevalle säädetäisiin hallintolain soveltamista koskeva poikkeus. Koulutuslupan haltijan palveluksessa olevaan ei edelleenkään sovellettaisi hallintolain 28 §:n 1 momentin 4 kohtaa. Mainitun 4 kohdan mukaan virkamies on esteellinen, jos hän on palvelussuhteessa tai käsiteltävään asiaan liittyvässä toimeksiantosuhteessa asianosaiseen tai siihen, jolle asian ratkaisusta on odotettavissa erityistä hyötyä tai vahinkoa. Hallintolaista säädetyn poikkeuksen tarkoituksena on nykykäytännön mukaisesti mahdollistaa koulutuslupan haltijan kouluttajien toimiminen silloin, kun toiminta kohdistuu oman työnantajan palveluksessa olevaan henkilöstöön, esimerkiksi kokeiden valvon-

nassa ja tarkastamisessa. Tarkoituksena ei ole muuttaa nykyistä soveltamiskäytäntöä.

6 luku. Valvonta

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

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

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

Katsastustoiminnasta ehdotetun lain arvioidaan lisäävän katsastustoimipaikkojen kokonaisu määrää. Toimipaikkojen määrän lisääntymisellä on suora vaikutus toimipaikkojen valvontaan tarvittaviin resursseihin. Oma vaikutuksensa valvonnan tarpeeseen syntyy myös huoltokorjaamoiden mahdollisuudesta alkaa suorittaa määräaikais- ja valvontakatsastuksia. Nykyisin Liikenteen turvallisuusvirasto suorittaa katsastustoiminnan valvomiseksi tarkastuskäynnin noin 150 katsastustoimipaikalle vuosittain. Muutosten seurauk-

sena valvonnan tarve tullee kasvamaan tästä merkittävästi.

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

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

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

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

Viittaukset Ajoneuvohallintokeskukseen on kuitenkin muutettu viittauksiksi Liikenteen turvallisuusvirastoon.

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

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

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

39 §. Katsastustoimipaikan ja koulutuspaikan tarkastukset. Pykälässä annettaisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle oikeus tehdä laissa tarkoitettujen valvontatehtävien suorittamiseksi tarkastuksia paikoissa, joissa harjoitetaan katsastus- tai koulutusluvassa tarkoitettua toimintaa. Pykälän sisältö vastaisi pääasiallisesti voimassa olevassa katsastuslupalaisissa säädettyä. Uutena asiana pykälään lisättäisiin kuitenkin säännös, jonka mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto ei saa suorittaa tarkastuksia pysyväisluonteiseen asumiseen käytettävissä tiloissa. Näin tarkastuksia ei voisi suorittaa perustuslaissa tarkoitettun kotirauhan piiriin kuuluvissa paikoissa.

40 §. Sopimuskumppanin suorittamat toimipaikan tarkastukset. Pykälän 1 momentissa annettaisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle oikeus hankkia katsastustoimipaikkojen ja

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

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että sopimuskumppanin ja tarkastuksen suorittavan henkilön tulee olla ammattitaitoisia suorittamaan kyseessä olevia tarkastuksia. Liikenteen turvallisuusvirasto valvoisi, että sopimuskumppani ja tarkastaja suorittavat tarkastukset säännösten ja sopimuksen mukaisesti. Liikenteen turvallisuusvirasto vastaisi näistäkin tarkastuksista. Sopimuskumppanit toimitilavälillä, mistä säädettäisiin 52 §:ssä.

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

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

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että tarkastus saadaan suorittaa korvauksetta kat-

sastuksen suorittaneen katsastustoimipaikan tiloja ja laitteita käyttäen. Jos Liikenteen turvallisuusvirasto tarkastaisi auton esimerkiksi asiakkaan pyynnöstä jollain toisella toimipaikalla, tilojen laitteiden käytöstä pitäisi sopia erikseen.

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

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

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

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

Liikenteen turvallisuusvirasto määräisi ajoneuvon valvontakatsastukseen sellaisissa tapauksissa, joissa vikojen olemassaolo katsastusajankohtana on selvää. Jos määräämiskatsastuksesta on kulunut jo pitkään

aikaa, tarkastusta ei enää yleensä voitaisi tehdä katsastustoiminnan valvomiseksi. Rekisteröinti- ja muutuskatsastusten vuoksi valvontakatsastukseen määrääminen saattaa olla perusteltua katsastustoiminnan valvomiseksi pidemmänkin ajan kuluttua. Pykälän perusteella voitaisiin perustellusta syystä määrätä valvontakatsastukseen myös sellainen ajoneuvo, joka on katsastettu ennen katsastustoiminnasta nyt ehdotetun lain voimaantuloa.

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

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

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin niistä tapauksista, jolloin Liikenteen turvallisuusvirasto voisi peruuttaa katsastusluvan määräajaksi tai kokonaan, jos huomautus ja varoitus eivät olisi riittäviä toimenpiteitä.

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

Momentin 2 kohdan mukaan luvan voisi peruuttaa, jos katsastuksessa on hylätty ajoneuvoja joiden kaikkia ilmeisiä vikoja tai puutteita ei olisi huomioitu. Tällä voimassa

olevaan katsastuslupalakiin nähden uudella toimenpidemahdollisuudella voitaisiin puuttua sellaisiin tapauksiin, joissa vain osa ajoneuvossa tosiasiallisesti katsastushetkellä olevista vioista tai puutteista on huomioitu katsastuksessa.

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

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

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

Momentin 6 kohdan mukaan luvan voisi peruuttaa, jos toiminnassa on rikottu 23 §:ssä säädettyä tasapuolisuusvaatimusta tai muuta ehdotetussa laissa tai sen nojalla säädettyä tai määrättyä vaatimusta. Muuksi laissa säädettyksi tai määrättyksi vaatimukseksi katsottai-

siin esimerkiksi sellainen tapaus, jossa katsastustoimipaikka ei aloita toimintaansa 22 §:n mukaisessa kuuden kuukauden määräajassa. Kohta vastaisi voimassa olevan katsastuslupalain 21 §:n 2 momentin 4 kohtaa.

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

44 §. Katsastusten suorittamiskielto sekä huomautus ja varoitus katsastajalle. Pykälässä annettaisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle uusi oikeus puuttua myös katsastajan toimintaan luvanhaltijan katsastuslupaannuuttumisen lisäksi, jos katsastajan katsastustoiminnassa on puutteita. Tämä tehostaisi valvonnan mahdollisuuksia ja korostaisi myös katsastajan omaa vastuuta tekemistään päätöksistä.

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

Kieltoon johtavat syyt vastaisivat sisällöllisesti 43 §:n 3 momentin mukaisia katsastusluvan peruuttamista koskevia syitä mainitun 43 §:n 3 momentin 4 kohtaa lukuun ottamatta.

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

45 §. Väliaikaiset toimenpiteet katsastustoiminnan puutteiden johdosta. Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin sellaisista toimenpiteistä, joiden avulla Liikenteen turvallisuusvirasto voisi puuttua katsastustoimipaikan tai katsastajan toimintaan välittömästi havaites-

saan niiden toiminnassa olennaisia puutteita tai väärinkäytöksiä. Pykälä vastaisi katsastustoimipaikkaan kohdistettavien toimenpiteiden osalta asiallisesti voimassa olevan katsastuslupalain 21 §:n 2 momentissa säädettyä. Uutena toimenpiteenä välittömiä toimenpiteitä voitaisiin kohdistaa myös katsastajaan, jolta voitaisiin väliaikaisesti kieltää katsastusten suorittaminen sekä estää ajoneuvoliikenteen tietojärjestelmän käyttö ja tietojen tallentaminen tietojärjestelmään. Pykälän perusteella määrätty väliaikainen kielto sekä käytön ja tallentamisen estäminen olisivat voimassa kunnes asia olisi ratkaistu 43 tai 44 §:n nojalla. Asia tulisi ratkaista ilman aiheetonta viivytystä.

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

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

47 §. Koulutusluvan peruuttaminen sekä huomautus ja varoitus koulutusluvan haltijalle. Koulutusluvan peruuttamista koskevia säännöksiä ehdotetaan täsmennettäväksi. Pykälän *1 momenttiin* otettaisiin säännös, jolla muutettaisiin voimassa olevassa katsastuslupaissa olevaa koulutusluvan peruuttamista koskevaa pykälää. Liikenteen turvallisuusviraston olisi peruutettava koulutuslupa, jos koulutusluvan haltija ei enää täyttäisi luvan myöntämisen edellytyksiä, jollei 3 momentista muuta johtuisi.

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

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

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

7 luku. Erinäiset säännökset

48 §. Henkilörekisteritiedot. Pykälä vastaisi osittain voimassa olevan katsastuslupalain 23 §:ää. Pykälässä tarkoitettuja tietoja voisi kuitenkin saada myös päätettäessä 9 §:ssä tarkoitettujen henkilöiden tai katsastusluvan hakijan taikka katsastustoiminnasta vastaavan henkilön tai katsastajan luotettavuudesta. Lisäksi pykälässä puhuttaisiin ajoneuvoliikennerekisteristä ajokorttirekisterin sijaan, koska nykyisin ei ole enää erillistä ajokorttirekisteriä. Tahoja, joille rekistereistä saatuja tietoja voitaisiin luovuttaa, lisättäisiin, jotta asianomaiset henkilöt saisivat kukin tietoonsa itseään koskevan päätöksen perustelut. Tietojen luovuttamisesta puhuttaessa todettaisiin, että tiedot voidaan luovuttaa salassapitosäännösten estämättä. Rikosrekisterissä olevat tiedot ovat salassa pidettäviä ja ajoneuvoliikennerekisteristä saatavat tiedot voivat olla salassa pidettäviä.

49 §. Salassapitovelvollisuus. Pykälä vastaisi asiallisesti voimassa olevan katsastuslupalain 24 §:ää. Salassapitovelvollinen olisi myös katsastusluvan hakija, joka on pyytänyt päätöstä ja mahdollisesti saanut sen vuoksi salassa pidettäviä tietoja. Pykälässä viitattai-

siin 9 §:n lisäksi 15 §:ään, jossa säädettäisiin katsastajan ja katsastustoiminnasta vastaavan henkilön luotettavuudesta.

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

51 §. Viittaukset rikoslain rangaistussäännöksiin. Pykälään otettaisiin nykyisessä laisakin olevat viittaussäännökset rikoslakiin (39/1889). Lakiin ehdotetut viittauksen olisivat katsastustoiminnan harjoittamisen kannalta keskeisiä. Katsastuksessa on kyse julkista valtaa sisältävästä julkisesta hallintotehtävästä.

Ehdotetun pykälän 1 momentissa viitattaisiin rikoslain virkavallan anastusta koskevaan pykälään. Se joka ryhtyisi harjoittamaan katsastusluvan mukaista toimintaa ilman asianmukaista katsastuslupaa, voitaisiin tuomita rikoslain nojalla virkavallan anastamisesta.

Pykälän 2 momentti sisältäisi viittaussäännöksen rikoslakiin salassapitovelvollisuuden rikkomisesta rangaistukseen tuomitsemisesta. Katsastustoimintaa harjoittava voi saada toiminnassaan salassa pidettäviä tietoja esimerkiksi työntekijöistään, joten viittaus salassapitoa koskeviin rikoslain säännöksiin on perusteltua ottaa pykälään.

Useat muutkin rikoslain säännökset voivat tulla sovellettaviksi katsastustoiminnassa tai katsastustoimipaikkojen tarkastuksissa. Tällaisia säännöksiä voivat olla esimerkiksi rikoslain 16 luvun 1—3 §. Lakiin ei kuitenkaan ole mahdollista ottaa viittauksia kaikissa eri tilanteissa sovellettaviksi tuleviin rikoslain säännöksiin.

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

täyttämistä tai niiden suorittaminen siinä tarkoituksessa.

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

53 §. Oikaisu ja muutoksenhaku. Pykälän 1 momentin mukaan oikaisua olisi mahdollista hakea katsastusluvan haltijan katsastusasiassa ja jatkokoulutuksen antajan koulutusasiassa tekemään päätökseen. Oikaisua olisi haettava Liikenteen turvallisuusvirastolta. Momenttiin otettaisiin lisäksi viittaussäännös hallintolakiin, jonka menettelytapoja ja määräaikoja noudatettaisiin tässä pykälässä tarkoitettussa oikaisuvaatimusmenettelyssä.

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

54 §. Virka-apu. Pykälän mukaan poliisi olisi velvollinen antamaan Liikenteen turvallisuusvirastolle virka-apua. Uudessa vuoden 2014 alusta voimaan tulevassa poliisilaissa (872/2011) säädetään poliisiin virka-avusta. Ehdotetun pykälän mukaista virka-apua voitaisiin käyttää esimerkiksi, jos Liikenteen turvallisuusvirasto tai Liikenteen turvallisuusviraston sopimus Kumppani tarvitsisi apua 6 luvun mukaisten valvontatehtävien suorittamiseksi.

Virka-apuun olisi tarpeen turvautua, jos tarkastuksen kohde ei muutoin päästäisi Liikenteen turvallisuusviraston virkamiestä tai Liikenteen turvallisuusviraston sopimus Kumppanin henkilöstöä suorittamaan valvontatehtävään liittyvää tarkastusta katsastus- tai koulutusluvan haltijan tiloissa. Poliisilaissa säädetään myös poliisiin antamasta virka-avusta. Poliisilain mukaan poliisiin on annettava pyynnöstä muulle viranomaiselle ja yksityiselle virka-apua, jos niin on erikseen säädetty. Edelleen poliisiin on annettava virka-apua myös muulle viranomaiselle laissa säädetyn valvontavelvollisuuden toteuttamiseksi.

55 §. Tietojen antaminen epäillystä rikoksesta ja epäkuntoisesta ajoneuvosta. Pykälän 1 momentin mukaan rikoksen esitutkintaa,

syyteharkintaa tai ajo-oikeuspäätöksiä tekevä viranomaisena saisi salassapitosäännösten estämättä ilmoittaa Liikenteen turvallisuusvirastolle sellaisesta epäilystä rikoksesta, jolla voi olla vaikutusta arvioitaessa 9 §:n 1 momentissa tarkoitettun hakijan ja henkilön luotettavuutta katsastustoiminnan harjoittamiseen taikka 15 §:n 1 momentissa tarkoitettun henkilön luotettavuutta suorittaman katsastustehtäviä.

Ehdotetun 2 momentin mukaan liikennevalvontaa tekevä viranomaisena saisi salassapitosäännösten estämättä ilmoittaa Liikenteen turvallisuusvirastolle havaitsemistaan ajoneuvoissa todetuista vioista ja puutteellisuuksista. Poliisi löytää liikennevalvonnan yhteydessä ajoneuvoja, joiden katsastuksesta on kulunut lyhyt aika, mutta joiden kunto saattaa olla varsin huono tai jotka ovat muuten rakenteeltaan tai varusteiltaan säännösten vastaisessa kunnossa. Saatuaan ilmoitustun Liikenteen turvallisuusvirasto voisi pyytää kyseisen ajoneuvon katsastuksen suorittaneelta katsastustoimipaikalta selvityksen ja tarvittaessa muutoinkin kohdistaa valvontatoimenpiteitä kyseiseen katsastustoimipaikkaan.

56 §. Tarkemmat säännökset. Pykälän 1 momenttiin otettaisiin valtuussäännöksiä valtioneuvoston asetuksen antamiseen. Perinteisen täytäntöönpanoa koskevan valtuussäännöksen lisäksi valtioneuvoston asetuksella säädettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston apuna toimivan koulutustoimikunnan asettamisesta, kokoonpanosta ja tehtävistä. Voimassa olevan katsastuslupalain nojalla on annettu asetus katsastustoiminnan koulutustoimikunnasta (184/1999). Asetukseen ei nyt katsastustoiminnasta ehdotetun lain vuoksi ole tarkoitus tehdä muutoksia, vaikka asetus lähinnä uusien ilmaisujen vuoksi annettaisiin mahdollisesti kokonaan uudistettuna. Samalla myös koulutustoimikunnan tehtäväluettelo nostettaisiin liikenneministeriön päätöksestä valtioneuvoston asetuksen tasolle.

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

Liikenne- ja viestintäministeriö voisi edelleen antaa tarkempia säännöksiä katsastusluvan myöntämisen edellytyksistä, joista perussäännökset ovat lain 7 §:ssä. Tarkempia säännöksiä voitaisiin siten antaa esimerkiksi

laatuvaatimuksista ja laadunvarmistuksesta. Katsastustoimipaikalla säilytettävistä asiakirjoista, joista osittain säädettäisiin 27 §:ssä, otettaisiin momenttiin voimassa olevan katsastuslupalain mukaisesti erillinen valtuussäännös, koska niillä ei aina ole selvää yhteyttä laatuvaatimukseen tai laadunvarmistukseen eikä luvan myöntämisen edellytyksiin. Jatkossa ei enää annettaisi tarkempia säännöksiä katsastusten suorittamisesta toimipaikan ulkopuolella, koska nuo säännökset olisivat 25 §:ssä. Koeajoradasta ei ole nykyisin ministeriön antamia tarkempia säännöksiä eikä niitä jatkossakaan tarvittaisi, koska katsastustoimipaikoilta ei lakiehdotuksen mukaan enää edellytetä erityistä koeajorataa, mitä on perusteltu lain 12 §:n perustelujen yhteydessä.

8 luku. **Voimaantulo ja siirtymäsäännökset**

57 §. Voimaantulo. Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan vuoden 2014 alusta. Näin Liikenteen turvallisuusvirastolle varattaisiin vuoden 2013 loppuun asti aikaa valmistautua laista johtuvien viranomaistehtävien kuten katsastustoiminnan riittävän valvonnan varmistamiseen. Pykälän *1 momentin* mukaan katsastuspalvelurekisterin määritelmää koskeva 3 §:n 6 kohta ja palvelutietojen ja katsastushintojen ilmoittamista katsastuspalvelurekisteriin koskeva 26 § tulisivat kuitenkin voimaan vuoden kuluttua lain voimaantulosta.

Pykälän *2 momentin* mukaan lain voimaan tullessa voimassaoleva katsastuslupalaki kumoutuisi.

58 §. Siirtymäsäännökset. Pykälän *1 momentin* mukaan kumottavan lain nojalla annetut säännökset jäisivät edelleen voimaan, kunnes niistä toisin säädetään tai määrätään. Lailla ei siten kumottaisi nykyisiä voimassa olevia lakia alemmanasteisia säännöksiä. Niitä on kuitenkin tarkoitus muuttaa ja samalla lisäksi arvioida, onko säädösteknisten syiden vuoksi kuitenkin perusteltua antaa kokonaan uusia säädöksiä.

Pykälän *2 momentin* mukaan lain voimaan tullessa voimassa olevat katsastusluvut olisivat sellaisinaan voimissa luvassa määrätyn ajan. Nykyiset luvat on myönnetty olemaan voimassa enintään viisi vuotta. Luvanhalti-

jaan sovellettaisiin muutoinkin voimassa olevan katsastuslupalain säännöksiä. Lain 6 §:ssä säädettäisiin katsastuslupalajeista nykyisestä poikkeavalla tavalla. Jos luvanhaltija haluaisi soveltaa mainittua 6 §:ää, hänen olisi haettava uutta lupaa entisen tilalle. Muutoinkin, jos luvanhaltija haluaisi soveltaa ehdotetun lain säännöksiä, hänen olisi haettava uutta katsastuslupaa.

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

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

Pykälän *4 momentin* mukaan kaikkien luvanhaltijoiden olisi ilmoitettava katsastuspalvelurekisteriin 26 §:ssä tarkoitetut tiedot kuukauden kuluessa siitä, kun mainittu 26 § tulisi voimaan. Lain 57 §:n 1 momentin mukaan 26 § tulisi voimaan vuoden kuluttua siitä, kun ehdotettu laki ajoneuvojen katsastusluvista tulee voimaan.

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

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

Pykälän *7 momentin* siirtymäsäännös koskisi katsastajan ammattitaitoa. Lain voimaan tullessa pätevät katsastajat säilyttäisivät päte-

vyytensä ehdotetun lain tullessa voimaan. Heidän olisi kuitenkin osallistuttava säädettyyn täydennyskoulutukseen määräajoin tarvittaessa erikoiskoulutuksen koe mukaan lukien.

Pykälän 8 momentti koski katsastustoiminnasta vastaavien henkilöiden ammattitaitoa. Lain voimaan tullessa pätevät katsastustoiminnasta vastaavat henkilöt säilyttäisivät pätevyytensä ehdotetun lain tullessa voimaan. Myös heidän olisi kuitenkin jatkossa edelleen osallistuttava säädettyyn täydennyskoulutukseen määräajoin tarvittaessa erikoiskoulutuksen koe mukaan lukien. Voimassa olevan katsastuslupalain siirtymäsäännöksiä on osittain sovellettu eri tavoin, ja katsastustoiminnasta vastaavilta henkilöiltä ei aina ole edellytetty erikoiskoulutuksen kokeen suorittamista, vaikka katsastustoimipaikalla on suoritettu erikoiskatsastuksia. Tämä vuoksi momentissa todettaisiin, että myös heidän olisi osallistuttava täydennyskoulutukseen ja erikoiskoulutuksen kokeeseen viimeistään kolmen vuoden kuluttua lain voimaantulosta.

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

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

1.2 Laki ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä

1 luku. Yleiset säännökset

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

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

yksittäishyväksyntöjen myöntämistä koskevan sopimuksen.

Pykälän 2 momentti poikkeaisi nykyisen yksittäishyväksyntälain säännöksestä. Momentissa säädettäisiin, että yksittäishyväksynnän myöntäjä voisi yksittäishyväksynnän yhteydessä tehdä ajoneuvolain 50 e §:n 2 momentin 5 kohdassa tarkoitettuja, ajoneuvon vaatimustenmukaisuuden osoittamiseen vaadittavia tarkastuksia, mittauksia, laskelmia ja selvityksiä. Nuo toimenpiteet eivät ehdotuksen mukaan enää kuulu yksittäishyväksyntään. Ne eivät myöskään siten sisältyisi yksittäishyväksynnästä perittävään suoritukseen.

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

3 §. *Vastuu yksittäishyväksynnän järjestämisestä.* Ehdotettu Liikenteen turvallisuusviraston vastuuta koskeva pykälä vastaa viraston nimen muutosta lukuun ottamatta nykyisen yksittäishyväksyntälain 3 §:ää.

2 luku. Yksittäishyväksynnän järjestäminen

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

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

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että Liikenteen turvallisuusvirasto tekee sopimukset vaatimukset täyttävien palvelun tuottajien kanssa. Hankintaa ei kilpailutettaisi. Sopimuskumppaneista päätettäessä Liikenteen turvallisuusvirasto ei valitsisi tai vertailisi 7 §:ssä tarkoitettulla tavalla sopimuksen tekoon ilmoittautuneita. Tarkoituksen on, että

ilmoittautuneiden kanssa tehtäisiin sopimus, jos laissa ja sen nojalla säädetyt vaatimukset täytetään. Sopimus tehtäisiin enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

Sopimus tehtäisiin toimipaikkakohtaisena. Tämä vastaisi katsastustoiminnasta ehdotetun lain toimilupamenettelyä. Näin jokaista toimipaikkaa tarkastellaan erikseen vaatimusten täyttymistä arvioitaessa, jolloin erityisesti toimitilojen ja yksittäishyväksyntöjen myöntämisestä vastaavan henkilön vaatimusten tulisi täytyä jokaisella toimipaikalla. Edellytyksistä käyttää samaa yksittäishyväksyntöjen myöntämisestä vastaavaa henkilöä useammalla toimipaikalla säädettäisiin 12 §:ssä. Toimipaikkakohtaisella sopimuksella vältetään myös siltä, että jos yhdellä yksittäisellä toimipaikalla toimitaan virheellisesti, ja sopimus joudutaan 27 §:n nojalla purkamaan, kaikkien toimipaikkojen sopimukset purettaisiin samalla kertaa.

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

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

Asiakkaalta yksittäishyväksynnästä perittävästä maksusta säädettäisiin 35 §:ssä.

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

Koska kyseessä ei olisi kilpailutus tai määrääjain toistuva hankinta, ilmoitus pidettäisiin

Liikenteen turvallisuusviraston internet-sivuilla jatkuvasti.

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

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

Pykälän *1 kohdassa* edellytettäisiin kaupparekisteriotetta tai muuta vastaavaa selvitystä sekä selvitystä yrityksen omistussuhteista. Muuta vastaavaa selvitystä tarvittaisiin sellaisissa tilanteissa, joissa palveluntarjoaja ei olisi vielä hakuvaiheessa sijoittautunut Suomeen, jolloin palveluntarjoajalta ei myöskään voitaisi edellyttää kaupparekisteriotetta.

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

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

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

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

Pykälän *6 kohdassa* edellytettäisiin selvitys 9 §:n 2 momentissa edellytetystä laatu järjestelmästä.

Pykälän *7 kohdan* mukaan olisi ilmoitettava yksittäishyväksyntätoiminnasta vastaava henkilö.

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

Pykälän *9 kohdan* mukaan tulisi antaa selvitys siitä, miten hakija tai yhtiömuodossa toimivaan hakijaan määräävässä asemassa oleva täyttää tämän lain asettamat vaatimukset. Yrityksessä määräävässä asemassa oleva henkilö määräytyisi vastaavasti kuin ajoneuvojen katsastustoiminnasta ehdotetun lain 9 §:n perusteluissa on mainittu.

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

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

8 §. *Yksittäishyväksyntöjen myöntämistä koskeva sopimus.* Pykälässä säädettäisiin yksittäishyväksyntöjen myöntämistä koskevan sopimuksen sisällöstä yksityiskohtaisesti. Sopimusta koskevat säännökset vastaisivat nykyisen yksittäishyväksyntälain säännöksiä. Sopimukseen edellytettäisiin kuitenkin sisällytettäväksi yksi uusi kohta ja yhtä kohtaa tarkennettaisiin.

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

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

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

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

3 luku. **Yksittäishyväksynnän myöntäjää koskevat vaatimukset**

9 §. *Yksittäishyväksynnän myöntäjää koskevat yleiset edellytykset.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että yksittäishyväksynnän myöntäjän olisi oltava luotettava, asiantunteva ja riippumaton. Toiminnan tasapuolisuudesta säädettäisiin 18 §:ssä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin toiminnan laatujärjestelmää koskevista vaatimuksista. Laatujärjestelmän tulisi täyttää yleiset vaatimukset erityyppisten tarkastuslaitosten toiminnalle sisältävän standardin SFS-EN ISO/IEC 17020:2012 vaatimukset. Yksittäishyväksynnän myöntämistä koskevista yleisistä vaatimuksista säädettäisiin 4 luvussa.

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

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

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

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

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

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

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin siitä, milloin yksittäishyväksyntä voitaisiin suorittaa 1 momentissa tarkoitettujen toimitilojen ulkopuolella. Kuten katsastuksissa, osassa yksittäishyväksyntöjä ajoneuvojen siirtäminen hyväksyntää varten ei ole tarkoituksenmukaista niiden suuren koon tai lukumäärän vuoksi. Tarkastusten edellytyksistä säädettäisiin.

siin pitkälti samalla tavalla kuin katsastustoiminnasta ehdotetun lain 25 §:ssä. Perussäännökset otettaisiin lain tasolle ja tarkemmista ehdoista säädettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston määräyksellä. Toimitilojen ulkopuolella suoritettavat tarkastukset tulisi suorittaa tarkastukseen sopivissa, asianmukaisissa tiloissa.

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

11 §. *Yksittäishyväksynnän myöntäjän ja yksittäishyväksyjän luotettavuuden arviointi.* Yksittäishyväksynnän myöntäjän luotettavuutta arvioidaan samalla tavalla kuin arvioidaan katsastusluvan hakijan luotettavuutta katsastustoiminnasta ehdotetun lain 9 §:n mukaan. Yksittäishyväksyjän luotettavuutta arvioidaan samalla tavalla kuin katsastajan luotettavuutta katsastustoiminnasta ehdotetun lain 15 §:n mukaan.

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

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

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

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

13 §. *Yksittäishyväksyjän peruskoulutusvaatimukset.* Pykälässä säädettäisiin yksittäishyväksyjän koulutusvaatimuksista osittain samalla tavalla kuin katsastustoiminnasta ehdotetun lain 18 §:ssä. Toisin kuin katsastustoiminnasta ehdotetussa laissa peruskoulutusvaatimuksena pidettäisiin vähintään insinööritasoista tutkintoa. Katsastuspuolelle ehdotettu ammattitutkinto olisi omiaan erityisesti määräaikaikatsastuksessa tarvittavaan ajoneuvon kunnan tarkastukseen. Yksittäishyväksyntä poikkeaa merkittävästi katsastustoiminnasta, koska yksittäishyväksynnässä edellytetään katsastusta syvällisempää erityistietoa ajoneuvojen teknisistä ominaisuuksista. Sen sijaan ajoneuvon kuntoa ei tarkasteta. Näistä syistä ei ole tarkoituksenmukaista yhdenmukaistaa yksittäishyväksynnän koulutusvaatimuksia katsastajilta vaadittavan koulutuksen kanssa.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että peruskoulutusvaatimuksena pidettäisiin autotoisinöörin tutkintoa.

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

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

14 §. *Yksittäishyväksyjältä vaadittava jatkokoulutus.* Pykälässä säädettäisiin peruskoulutusvaatimuksen lisäksi ammattitaidon lisäämiseksi ja ylläpitämiseksi edellytettävästä koulutuksesta.

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

Koulutuksen antajasta ei säädettäisi erikseen. Katsastajille koulutusta tarjoavat organisaatiot kouluttaisivat todennäköisesti suurimman osan sellaisista yksittäishyväksyjistä, joilla on myös katsastajan pätevyys. Koulutus soveltuisi hyvin rekisteröinti- ja muutoskatsastuksien koulutuksen yhteyteen, koska muun muassa tietojärjestelmät ja tarvittavat säädökset ovat pitkälti samoja. Erityisesti

muiden kuin katsastajana toimivien yksittäishyväksyjien koulutuspalvelun turvaamiseksi pykälän 2 momentissa säädettäisiin kuitenkin, että Liikenteen turvallisuusvirasto voisi tarvittaessa antaa 1 momentissa tarkoitettua koulutusta. Tarkoituksena olisi, että Liikenteen turvallisuusvirasto järjestäisi koulutusta alkuvaiheessa, jolloin erityisesti yksittäishyväksyjille räätälöityä, katsastajan koulutuksesta eriytettyä koulutusta ei vielä olisi saatavilla. Pidemmällä tähtämellä tällaista koulutuspalvelua syntyisi muiden koulutusorganisaatioiden toimesta. Koulutuksen taso varmistettaisiin koulutuksen lopussa pidettävällä loppukokeella, jonka vastaanottaisi Liikenteen turvallisuusvirasto.

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

15 §. *Yksittäishyväksyntöjen myöntämisestä vastaavan henkilön ammattitaitovaatimukset.* Pykälässä säädettäisiin ammattitaidosta, jota yksittäishyväksyntöjen myöntämisestä vastaavalta henkilöltä edellytettäisiin. Tällaiselta henkilöltä edellytettäisiin 13 ja 14 §:n vaatimusten lisäksi kokemusta hyväksyntätoiminnasta. Tämä tarkoittaisi esimerkiksi kokemusta uusien ajoneuvojen yksittäishyväksyntöistä, rekisteröintikatsastuksista taikka tutkimuslaitoksena tai hyväksytyinä asian tuntijana toimimisesta.

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

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

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

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

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin niistä toiminnoista, joihin hakijalla ja yrityksessä määrävissä asemassa olevalla ei saisi olla riippuvuussuhdetta. Toiminnot vastaisivat katsastustoiminnasta ehdotetun lain 11 §:n säännöksiä. Yrityksessä määrävissä asemassa oleva henkilö määräytyisi vastaavasti kuin ajoneuvojen katsastustoiminnasta ehdotetun lain 9 §:n perusteluissa on mainittu.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, ettei hakija tai muu 1 momentissa tarkoitettu henkilö saisi olla riippuvuussuhteessa 1 momen-

tissa tarkoitettua toimintaa harjoittavien muodostamaan järjestöön.

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

Edellä 3 momentissa sallitut menettelyt ja toiminnot eivät saisi vaikuttaa haitallisesti yksittäishyväksyntöjen myöntämiseen. Tämän vuoksi 4 momentissa tarkennettaisiin erityisesti, että toiminta olisi organisoitava siten, etteivät nämä mainitut toiminnot voisi vaikuttaa yksittäishyväksynnän lopputulokseen.

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

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että 9 §:n 2 momentissa tarkoitettua standardin laatujärjestelmää koskevien vaatimusten täyttymiseksi edellytettäisiin Mittatekniikan keskuksen tai muun vastaavan laitoksen selvitys. Standardin SFS-EN ISO/IEC 17020:2012 mukaista arviointia suorittavat käytännössä vain akkreditointielimet. Jäsenvaltiossa voi Euroopan unionin säännösten mukaan toimia käytännössä vain yksi kyseisen jäsenvaltion nimeämä akkreditointielin. Ilmaisuu ”muu vastaava laitos” tarkoittaisi käytännössä muualla Euroopan unionissa toimivaa akkreditointielintä.

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

4 luku. **Yksittäishyväksyntätoimintaa koskevat vaatimukset**

18 §. *Tasapuolisuus.* Lakiin otettaisiin säännökset, joiden tarkoituksena on varmistaa yksittäishyväksyntätoiminnan tasapuolisuus.

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

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

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

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

Pykälään ehdotettu poikkeus hallintolaista ei kuitenkaan poistaisi vaatimusta siitä, että sama henkilö ei saa suorittaa yksittäishyväksyntää itse suorittamiinsa, hyväksyttynä asiantuntijana tai nimettynä tutkimuslaitoksena tekemiinsä mittauksiin tukeutuen. Tarkoituksena on, että yrityksessä eri henkilö myöntää yksittäishyväksynnän ja eri henkilö suorittaa yksittäishyväksyntään tarvittavat tarkastukset ja mittaukset.

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

set yksittäishyväksynnän yhteydessä tehtävät tarkastukset.

20 §. Asiakirjojen säilyttäminen ja luovuttaminen. Yksittäishyväksyntää koskevat asiakirjat säilytettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston toimesta sähköisessä muodossa kuten nykyisinkin. Pykälän 1 momentin säännökset vastaisivat asiallisesti nykyisen yksittäishyväksyntälain säännöksiä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että jos sopimus katkeaa kesken sopimuskauden, viireillä olevien asioiden asiakirjat olisi toimitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle huolimatta siitä, onko asiassa syntynyt vielä hallintopäätöstä. Tarkoituksena on turvata asiakkaan mahdollisesti toimittaminen asiakirjojen säilyminen.

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

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

5 luku. Yksittäishyväksyntätoiminnan valvonta

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

hin kuin standardin mukaisiin toimenpiteisiin ryhtyisi Liikenteen turvallisuusvirasto.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Yksittäishyväksynnän myöntäminen on hallintopäätös, jota ei voida hallintolain nojalla ilman asiakkaan suostumusta muuttaa asiakkaan vahingoksi. Kuitenkin tietyissä tapauksissa, jos yksittäishyväksyntä on suoritettu virheellisesti, ajoneuvon rakenteesta voi koitua liikenneturvallisuudelle ja ympäristölle vakavaa haittaa. Näitä rajattuja tapauksia silmällä pitäen ehdotetaan säädettäväksi, että yksittäishyväksyntä voitaisiin peruuttaa.

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

Pienistä puutteista Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa määräjän, jonka kuluessa

puutteet voitaisiin korjata. Pienenä puutteena pidettäisiin sellaisia puutteita, joilla ei ole aivan välitöntä vaikutusta liikenneturvallisuuteen tai ympäristöön ja joiden korjaaminen olisi yksinkertaista. Pienen puutteen tarkastuttaminen uudelleen yksittäishyväksynnässä aiheuttaisi ylimääräisiä kustannuksia, eikä olisi tarkoituksenmukaista. Tällainen puute olisi esimerkiksi takasumuvalon virheellinen sijainti.

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

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

27 §. Sopimuksen purkamisen. Pykälän sisältö vastaisi pääosin nykyistä yksittäishyväksyntälakia.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin sopimuksen purkamisen edellytyksistä.

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

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

29 §. Tietojen antaminen epäillystä rikoksesta ja ajoneuvon vaatimustenvastaisuudesta. Pykälän 1 momenttiin otettaisiin uusi säännös, jonka mukaan rikoksen esitutkintaa, syyteharkintaa tai ajo-oikeuspäätöksiä tekevä viranomaisiin saisi salassapitosäännösten estämättä ilmoittaa Liikenteen turvallisuusvirastolle sellaisesta epäillystä rikoksesta, jolla voi olla vaikutusta arvioitaessa yksittäishyväksynnän myöntäjän tai yksittäishyväksyjän luotettavuutta yksittäishyväksyntätoimintaan.

Pykälän 2 momentin mukaan liikennevalvontaa tekevä viranomaisiin saisi ilmoittaa Liikenteen turvallisuusvirastolle liikennevalvonnan yhteydessä ajoneuvossa havaitsemaan vaatimustenvastaisuudesta. Oletuksena olisi, että vaatimustenvastaisuus on ollut ajo-

neuvossa jo silloin, kun sille on myönnetty yksittäishyväksyntä. Säännös parantaisi Liikenteen turvallisuusviraston mahdollisuuksia valvoa yksittäishyväksyntöjen suorittamista.

30 §. Salassapitovelvollisuus. Salassapitovelvollisuutta koskeva säännös vastaisi nykyisen yksittäishyväksyntälain säännöstä.

6 luku. Erinäiset säännökset

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

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin muutoksenhausta Liikenteen turvallisuusviraston *1 momentin* nojalla tekemään päätökseen. Liikenteen turvallisuusviraston oikaisuvaatimuksen johdosta tekemään päätökseen tai sen tämän lain nojalla muutoin tekemään päätöksen haettaisiin muutosta siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään. Hallinto-oikeuden päätökseen saisi hakea muutosta valittamalla vain, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan.

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

33 §. Viittaukset rikoslain rangaistussäännöksiin. Viittaukset rikoslain rangaistussäännöksiin vastaisivat asiallisesti nykyisen yksittäishyväksyntälain sisältöä. Mukaan otettaviksi ehdotetut viittaukset ovat yksittäishyväksyntätoiminnan kannalta keskeisiä. Useat muutkin rikoslain säännökset voivat tulla sovellettaviksi yksittäishyväksyntätoiminnassa ja sen valvonnassa. Tällaisia säännöksiä voivat olla esimerkiksi rikoslain 16 luvun 1—3 §. Lakiin ei kuitenkaan ole mahdollista ottaa viittauksia kaikissa eri tilanteissa sovellettaviksi tuleviin rikoslain säännöksiin.

34 §. Virkavastuu. Pykälässä säädettäisiin yksittäishyväksynnässä sovellettavasta virkavastuusta.

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

Pykälän *2 momentissa* viitattaisiin vahingonkorvauslakiin.

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

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

7 luku. Voimaantulo ja siirtymäsäännökset

36 §. Voimaantulo. Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin lain voimaantulosta. Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä tammikuuta 2015. Voimaantulo poikkeaisi katsastustoiminnasta ehdotetun lain voimaantulosta. Tämän lain myöhäisempi voimaantuloaika johtuisi koulutuksen järjestämiseen ja sopimusten tekemiseen kuuluvasta ajasta.

Nykyinen yksittäishyväksyntälaki tulee voimaan 1 päivänä tammikuuta 2015, jolloin yksittäishyväksyntöjen myöntäminen hoidettaisiin nykymenttelyn mukaisesti rekisteröintikatsastuksia suorittavilla katsastustoimipaikoilla vuoden 2014 loppuun asti eli siihen asti, kun tämä laki tulisi voimaan.

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

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

37 §. Siirtymäsäännökset. Pykälän *1 momenttiin* otettaisiin selvytyden vuoksi siirtymäsäännös, jonka mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi ennen lain voimaantuloa tehdä 8 §:ssä tarkoitettuja sopimuksia palvelun tuottajien kanssa. Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan vuoden 2014 alusta. Tämän

jälkeen ainoastaan nämä Liikenteen turvallisuusviraston sopimuskumppaneina olevat yksittäishyväksynnän myöntäjät voisivat myöntää yksittäishyväksyntöjä Suomessa.

Ehdotetun 2 momentin mukaan säädettäisiin rekisteröintikatsastusoikeudet omaaville katsastajille poikkeus 14 §:ssä tarkoitettua jatkokoulutusvaatimuksesta. Yksittäishyväksynnät myönnetään nykyisin väliaikaislain nojalla rekisteröintikastuksia suorittavissa toimipisteissä. Menettelyt eivät erityisesti muuttuisi tämän lain voimaantulon myötä, joten uusi jatkokoulutus ei olisi yksittäishyväksyjälle välttämätöntä. Lain 14 §:ssä tarkoitettua täydennyskoulutuksesta ei sen sijaan olisi tarkoitus antaa poikkeusta, vaan henkilön tulisi suorittaa kyseinen koulutus tämän lain mukaisesti liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädettävien väliajoin.

1.3 Laki ajoneuvojen yksittäishyväksynnän väliaikaisesta järjestämisestä

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

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

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

Voimaantulo. Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan vuoden 2014 alusta.

1.4 Laki katsastustoiminnan valvontamaksusta

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

1 luku. Yleiset säännökset

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

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

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

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

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

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

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

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

6 §. Maksun määrääminen. Pykälän 1 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto määräisi maksun mahdollisimman nopeasti kunkin kuukauden päätyttyä lähettämällä katsastusluvan haltijoille niiden suorittamia katsastuksia ja jälkitarkastuksia vastaavan

laskun. Lähtökohtaisesti maksu määrättäisiin ajoneuvoliikennerekisteriin talletettujen tietojen perusteella. Tietojärjestelmän mahdollisten häiriötilanteiden vuoksi maksun määräämisessä voitaisiin kuitenkin käyttää hyödyksi myös muita selvityksiä. Katsastusluvan haltijoilla on esimerkiksi käytettävissään katsastusten tarkastuskortit, joita voitaisiin hyödyntää.

Ehdotetun 2 momentin mukaan katsastusluvan haltijan olisi pyydyttävä lasku Liikenteen turvallisuusvirastolta, jos luvanhaltija ei olisi saanut laskua maksukautta seuraavan kalenterikuukauden 15 päivään mennessä. Tarkoituksena on, että maksu suoritettaisiin vasta, kun lasku on saapunut, jotta maksettava summa olisi oikea. Näin vältettäisiin maksujen tarpeettomat palautukset ja maksukehotukset.

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

Suorittamatta jätetystä maksusta olisi 2 momentin mukaan lähetettävä maksukehoitus.

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

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin viivästysseuraamusten kantamisesta erikseen.

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

3 luku. **Oikaisu ja muutoksenhaku**

10 §. Oikaisu maksuvelvollisen hyväksi. Pykälässä säädettäisiin oikaisusta maksuvelvollisen hyväksi. Säännös vastaisi asiallisesti

lentoliikenteen valvontamaksusta annetun lain 12 §:ää.

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

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

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

Valtion valitusoikeus rajattaisiin tapauksiin, joissa oikeuskäytännön yhtenäisyyden kannalta on tärkeää saada asiasta tuomioistuimen ratkaisu. Perustuslakivaliokunta on lentoliikenteen valvontamaksua koskevaa hallituksen esitystä koskevassa lausunnossaan (PeVL 47/2005 vp) todennut, että jos viranomaisen voi heti päätöksen tehtyään riitauttaa oman päätöksensä hakemalla siihen muutosta, on se omiaan heikentämään veroasiain käsittelyn asianmukaisuutta sekä viranomaisen riittävään selvittämiseen ja valmisteluun liittyvää päätöksentekoa. Valiokunta on pitänyt viranomaisen valitusoikeutta ongelmattomana, jos se liittyy oikeuskäytännön yhtenäisyyden ylläpitämiseen (PeVL 4/2004 vp, s. 10/I ja PeVL 4/2005 vp, s. 3/I).

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

su olisi suoritettava säädetyssä ajassa, vaikka siihen haettaisiin muutosta.

15 §. Muutoksenhaku korkeimpaan hallinto-oikeuteen. Pykälä vastaisi osittain lentoliikenteen valvontamaksusta annetun lain 17 §:ää. Muutoksenhaun edellytyksenä olisi, että korkein hallinto-oikeus myöntää vaalitusluvan. Valtion puolesta valitusoikeus olisi tässäkin Liikenteen turvallisuusviraston hallintoasioista vastaavalla johtajalla. Valtion valitusoikeutta korkeimpaan hallinto-oikeuteen rajattaisiin samalla tavalla kuin sitä rajattaisiin haettaessa muutosta hallinto-oikeudelta.

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

4 luku. Erinäiset säännökset

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

18 §. Voimaantulo. Tarkoituksena on, että katsastustoiminnan valvontamaksua alettaisiin kantaa vuoden 2014 alusta. Velvollisuus suorittaa nykyisenkaltaista katsastustoiminnan maksua päättyisi vuoden 2013 joulukuulta perittäviin maksuihin.

1.5 Ajoneuvolaki

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

53 §. Määräaikaiskatsastuksen sisältö. Nykyisin pykälä sisältää perussäännöksen määräaikaiskatsastuksen sisällöstä. Valtioneuvoston asetuksella tästä sisällöstä säädetään tarkemmin. Ehdotetun muutoksen mukaan pai-

neilmajarrujen ja sähköohjattujen jarrujen tarkastuksesta määräaikaiskatsastuksessa antaisi tarkemmat määräykset Liikenteen turvallisuusvirasto.

Katsastusasetuksen mukaan katsastuksessa suoritettavassa ajoneuvon tarkastuksessa on sovellettava vähintään katsastusdirektiivin, sellaisena kuin se on muutettu komission direktiivillä 2010/48/EU, liitteessä tarkoitettua menetelmää, jollei asetuksessa toisin säädetä. Liitteen mukaan ajoneuvot tai perävaunut, joiden suurin sallittu massa on yli 3 500 kg, on tarkastettava ISO 21069 -standardin mukaisesti tai vastaavalla menetelmällä, mikä varmistettaisiin Liikenteen turvallisuusviraston antamilla tarkemmilla määräyksillä paineilmajarrujen ja sähköohjattujen jarrujen tarkastuksesta. Annettava määräys vastaisi pitkälti nykyisiä Liikenteen turvallisuusviraston ohjeita raskaiden ajoneuvojen paineilmajarrujen tarkastuksessa käytettävistä laitteista sekä tarkastuksen sisällöstä ja jarrujen suorituskyvyn arvioinnista katsastuksessa.

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

Pykälän 1 momentissa viitattaisiin katsastustoiminnasta ehdotettuun lakiin.

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

85 §. *Valvontakatsastukseen määrääminen.* Pykälän 1 momenttia muutettaisiin. Ajoneuvon teknisessä tienvarsitarkastuksessa poliisi,

tulli ja rajavartiolaitos valvovat ajoneuvon kunnan lisäksi tosiasiallisesti myös ajoneuvon vaatimustenmukaisuutta. Ehdotuksen mukaan vika tai puute myös vaatimustenmukaisuudessa voisi jatkossa aiheuttaa sellaisen turvallisuusriskin, että valvova viranomainen voisi määrätä ajoneuvon valvontakatsastukseen. Lisäksi jatkossa turvallisuusriskin rinnalla pykälässä mainittaisiin myös ympäristöhaitta.

Ehdotuksen mukaan virasto korvaisi vain ne valvontakatsastukset, joissa on todettu, että ajoneuvossa ei ole vikaa tai puutteellisuutta. Näin ollen ajoneuvon valvontakatsastukseen toimittanut joutuisi itse maksamaan suoritettuna katsastuksen, koska ei ole perusteltua, että viranomainen korvaa sellaisenkin ajoneuvon tarkastuksen, joka ei ole säännösten mukaisessa kunnossa. Ajoneuvolain 5 §:n mukaan ajoneuvoa ei saa käyttää liikenteessä, jos ajoneuvon rakenteissa tai varusteissa havaitaan puutteellisuus tai vika ja 9 §:n mukaan ajoneuvon omistaja tai rekisteriin ilmoitettu haltija sekä ajoneuvon kuljettaja ovat vastuussa siitä, että liikenteessä käytettävä ajoneuvo on liikennekelppoinen. Ehdotettu muutos täsmentäisi säännöstä nykykäytännön mukaiseksi ja siten samalla selkeyttäisi nykykäytäntöä.

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

Voimaantulo. Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan vuoden 2014 alusta.

2 Tarkemmat säännökset ja määräykset

2.1 Valtuudet valtioneuvoston asetuksen antamiseen

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

Ajoneuvojen katsastustoiminnasta ehdotetun lain 56 §:n 1 momentissa olisi perinteinen täytäntöönpanoa koskeva asetuksenantovaltuus valtioneuvostolle. Mainitussa 1 momentissa olisi valtioneuvostolle valtuus säätää myös Liikenteen turvallisuusviraston yhteydessä toimivasta neuvoo-antavasta koulutustoimikunnasta, josta nykyisen valtuutuksen nojalla säädetään katsastustoiminnan koulutustoimikunnasta annetulla asetuksella.

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

Valtioneuvostolle ehdotettujen asetustenantovaltuuksien nojalla ei ehdotettujen lakien vuoksi ole tarkoitus muuttaa asiallisesti voimassa olevia säännöksiä. Katsastusasetusta jouduttaisiin kuitenkin muuttamaan, koska jälkitarkastusta koskeva määrittely on ehdotettu otettavaksi muutettuna ajoneuvolakiin. Lisäksi ainakin katsastustoiminnan koulutustoimikuntaa koskeva asetus jouduttaneen lähinnä säädösteknisten syiden vuoksi antamaan kokonaan uudestaan.

2.2 Valtuudet ministeriöiden asetusten antamiseen

Ajoneuvojen katsastustoiminnasta ehdotetun lain 2 §:n 1 momentissa annettaisiin puolustusministeriölle nykyisenkaltaiset valtuudet asetuksen antamiseen. Siten asetuksessa päätettäisiin, mitkä sotilasajoneuvot puolustusvoimat katsastaisi itse. Momentissa kuitenkin täydennettäisiin nykyisiä valtuuksia siten, että puolustusministeriön asetuksella säädettäisiin myös puolustusvoimien katsastustoitimipaikkaan liittyvistä vaatimuksista. Lisäksi mainitun 2 §:n 2 momentissa täydennettäisiin puolustusministeriön asetuksenantovaltuuksia puolustusvoimien järjestämään

jatkokoulutukseen ja ajoneuvotarkastajaan liittyvillä valtuuksilla.

Katsastustoiminnasta ehdotetun lain 19 §:n 4 momentin mukaan liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädettäisiin katsastajan jatkokoulutukseen ja siihen liittyviin kokeisiin liittyvistä asioista ja 21 §:n 2 momentin mukaan katsastustoiminnasta vastaavalta henkilöltä edellytettävistä käytännön kokeuksesta katsastustehtävistä. Lisäksi liikenne- ja viestintäministeriölle annettaisiin asetuksenantovaltuus 56 §:n 2 momentissa. Ministeriö voisi antaa tarkempia säännöksiä katsastusluvan myöntämisen edellytyksistä ja katsastustoitimipaikalla säilytettävistä asiakirjoista.

Liikenne- ja viestintäministeriölle ehdotettujen valtuussäännösten nojalla ei ole tarkoitus muuttaa asiallisesti voimassa olevia katsastustoimintaan liittyviä ministeriön asetussantasoisia säädöksiä. Joitakin nyt lakiin ehdotettuja säännöksiä vastaavia säännöksiä kumottaisiin asetuksista. Lisäksi asetuksiin tehtäisiin lähinnä asian ilmaisuun liittyviä muutoksia. Siten esimerkiksi termi lisäkoulutus muutettaisiin jatkokoulutukseksi. Lähinnä säädösteknisten ja kielellisten syiden vuoksi voi kuitenkin olla perusteltua antaa kokonaan uudestaan liikenne- ja viestintäministeriön asetukset ajoneuvojen katsastushenkilöstön lisäkoulutuksesta sekä ajoneuvojen katsastusluvista.

Ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä ehdotetun lain 14 §:n 3 momentissa annettaisiin liikenne- ja viestintäministeriölle valtuudet säätää yksittäishyväksyntään tarvittavasta jatkokoulutuksesta ja siihen liittyvistä kokeista. Yksittäishyväksynnän järjestämistä koskeva laki tulisi voimaan vuoden 2015 alusta. Ennen lain voimaantuloa annettaisiin koulutusta koskeva asetus. Tarkoituksena on, että koulutus ja koe sisältäisivät erityisesti ajoneuvon hyväksynnässä tarvittavia asioita.

2.3 Liikenteen turvallisuusviraston määräystenantovaltuudet

Katsastustoiminnasta ehdotetun lain 12 §:n 3 momentissa Liikenteen turvallisuusvirastolle annettaisiin valtuus antaa tarkempia määräyksiä katsastuslaitteista ja -varusteista, katsastustoitimipaikan tiloista sekä katsastustoitimipaikan erillään oleville tiloille sallituista

enimmäisetäisyysistä. Kyse olisi teknisluonteisista määräyksistä. Annettavilla määräyksillä ei ole tarkoitus muuttaa nykykäytäntöä.

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

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

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

Katsastustoiminnasta ehdotetun lain 26 §:n 3 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarkemmat tekniset määräykset katsastuspalvelurekisteriin ilmoitettavista tiedoista ja siitä, miten ilmoitus rekisteriin tehtäisiin. Lain 26 § tulisi voimaan vasta vuoden

kuluttua katsastustoiminnasta ehdotetun lain voimaantulon jälkeen.

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

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

Ajoneuvolain 53 §:n muutoksen mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi tarkemmat määräykset paineilmajarrujen ja sähköohjattujen jarrujen tarkastuksesta määräämiskatsastuksessa. Määräykset olisivat teknisluonteisia ja vastaisivat pitkälti Liikenteen turvallisuusviraston nykyistä ohjeistusta.

3 Voimaantulo

Lait ovat tarkoitettut tulemaan voimaan vuoden 2014 alusta. Katsastustoiminnan valvontamaksu otettaisiin huomioon valmistelussa ja käsiteltäessä valtion vuoden 2014 talousarvioesitystä. Laki ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä on kuitenkin tarkoitettu tulemaan voimaan vuoden 2015 alusta.

4 Suhde perustuslakiin ja säätämisenjärjestys

4.1 Norminantovaltuudet

Lakiehdotuksissa annettaisiin valtuuksia asetuksen antamiseen valtioneuvostolle, lii-

kenne- ja viestintäministeriölle sekä puolustusministeriölle. Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirastolle annettaisiin määräystenantovaltuuksia. Ehdotettuja valtuussäännöksiä on selostettu yksityiskohtaisten perusteluiden kohdassa 2: Tarkemmat säännökset ja määräykset.

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

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

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

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

§:n 2 momentissa tarkoitettuja erityisiä syitä (PeVL 17/2004 vp, s. 3/II).

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

4.2 Julkiset hallintotehtävät

Yleistä

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

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

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

Oikeusturvan ja hyvän hallinnon vaatimusten toteutumisen varmistaminen perustuslain 124 §:ssä tarkoitettussa merkityksessä edellyttää, että asian käsittelyssä noudatetaan hallinnon yleislakeja ja asioita käsittelevät toimivat virkavastuulla (PeVL 46/2002 vp s. 10 ja PeVL 20/2006, s. 2). Lakiin ei enää tarvitse sisällyttää viittauksia hallinnon yleislakeihin. Jos sellaista sääntelyn selkeyden vuoksi kuitenkin pidetään tarpeellisena, viittauksen on oltava vastakohtaispäätelmien vuoksi kat-

tava (PeVL 42/2005 vp). Ehdotettuun katsastuslupalakiin ja ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämistä koskevaan lakiin ei siten enää katsastus- ja yksittäishyväksyntätoimintojen osalta otettaisi viittauksia hallinnon yleislakeihin.

Katsastustoiminta

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

Oikeusturvan ja muun hyvän hallinnon varmistamiseksi katsastustoiminnassa olisi sovellettava hyvää hallintoa koskevia yleislajeja kuten hallintolakia määräaika- ja valvontakatsastuksessa kuitenkin eräin esteellisyyttä koskevin poikkeuksin ja viranomaisten toiminnan julkisuudesta annettua lakia.

Oikeusturvan ja muun hyvän hallinnon varmistamiseksi katsastustoiminnasta ehdotettu laki sisältää useita keinoja. Hyvän hallinnon varmistamiseksi katsastustoimipaikoilta ja katsastajilta edellytetään lakiehdotuksen 3 luvun mukaan peruskoulutusta, erityistä jatkokoulutusta ja muuta asiantuntemusta katsastuksissa tarvittavista asioista. Lakiehdotuksen 53 §:n mukaan katsastusluvan haltijan katsastusasiassa tekemään päätökseen saa vaatia oikaisun Liikenteen turvallisuusvirastolta.

Lakiehdotuksen 7 §:n 1 momentissa asetetaan katsastusluvan hakijalle hyvää hallintoa varmistavia vaatimuksia. Myös luvanhaltijan olisi täytettävä nämä vaatimukset. Mainitun 1 momentin 4 kohdan mukaan määräaika- ja valvontakatsastuksiin tarkoitettujen katsastusluvan hakijan olisi organisoitava toimintansa siten, ettei hakijan harjoittama muu ajoneuvoihin liittyvä toiminta kuin katsastustoiminta vaikuta katsastuksen lopputulokseen, 5 kohdan mukaan hakijalta edellytettäisiin laadunhallintajärjestelmää, jossa olisi otettava huomioon katsastustoiminnalle säädetyt vaatimukset sekä lisäksi 8 ja 9 kohdan mukaan hakijalla olisi oltava riittävät toimitilat ja kat-

sastuslaitteet. Katsastuslaitteiden varmistettaisiin, että katsastajan henkilökohtainen arviointi jäisi katsastustoiminnassa mahdollisimman vähäiseksi.

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

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

Lakiehdotuksen 37 §:n mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto valvoisi katsastustoimintaa. Valvonnasta säädettäisiin lakiehdotuksen 6 luvussa. Katsastusluvan haltijan olisi lakiehdotuksen 38 §:n mukaan annettava Liikenteen turvallisuusvirastolle valvontaa varten tarpeelliset tiedot osittain omaloitteisesti ja osittain pyydettyä. Katsastustoimipaikoille suoritettaisiin nykyiseen tapaan valvontakäyntejä ja katsastustoimintaa tarkasteltaisiin tilastollisin menettelyin seuraamalla vikatilastoja. Liikenteen turvallisuusviraston nykyinen tietojärjestelmä antaa valvontaa varten aikaisempaa paremmat mahdollisuudet, joten esimerkiksi valvontakäynnit voitaisiin kohdistaa sellaisiin toimipaikkoihin, joissa on ilmennyt tilastollisia poikkeamia. Uutena valvontakeinona Liikenteen turvallisuusvirasto voisi lakiehdotuksen

41 §:n mukaan tarkastaa ajoneuvon heti katsastuksen jälkeen uudestaan ja määrätä sen tarvittaessa valvontakatsastukseen. Katsastustoiminnan valvomiseksi Liikenteen turvallisuusvirasto voisi myös osallistua poliisin teillä järjestämiin ajoneuvon teknisiin tienvarsitarkastuksiin. Jos katsastustoimipaikalla tai katsastuksissa ilmenisi puutteita, Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa katsastusluvan haltijalle huomautuksen, varoituksen tai jopa peruuttaa katsastusluvan määräajaksi tai kokonaan. Nykyisestä poiketen myös katsastajalle voitaisiin antaa huomautus tai varoitus taikka äärimmäisenä toimenpiteenä kieltää katsastajaa suorittamasta määräajan katsastuksia.

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

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

Yksittäishyväksyntä

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

Nykyisin yksittäishyväksynät myöntää rekisteröintikatsastuksia suorittamaan oikeutetut katsastustoimipaikat. Jatkossa vuodesta 2015 alkaen tehtäviä hoitaisi Liikenteen turvallisuusviraston sopimuskumppani, mistä säädetään nykyisessä ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä annetussa laissa, joka nyt ehdotetaan kumottavaksi ja hyväksyttäväksi uusi samanniminen laki.

Ajoneuvojen yksittäishyväksyntätehtävien antaminen on edelleen tarkoituksenmukaista antaa yksityisten toimijoiden hoidettaviksi.

Tehtävät edellyttävät alueellisesti kattavia palveluita ja asiantuntemusta autoalasta.

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

Toimitilojen tarkastukset

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

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

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

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

käyttää paremmin katsastustoiminnan muuhun valvontaan.

4.3 Verosta säättäminen

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

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

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

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

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

Jokainen katsastustoimipaikka olisi lakiehdotuksen 3 ja 5 §:n mukaan velvollinen maksamaan katsastustoiminnan valvontamaksua

jokaisesta katsastustoimipaikalla suoritetusta katsastuksesta. Perittävien maksujen olisi kokonaisuudessaan tarkoitus kattaa niitä kustannuksia, jotka Liikenteen turvallisuusvirastolle syntyy lakiehdotuksen 1 §:ssä tarkoitettuista toimenpiteistä, joita selostetaan tarkemmin mainitun pykälän perusteluissa.

4.4 Säättämjärjestyksen arviointia

Norminantovaltuudet

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

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

Julkiset hallintotehtävät

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

Verosta säättäminen

Katsastustoiminnan valvontamaksua on edellä kerrotun vuoksi pidettävä perustuslain 81 §:n 1 momentissa tarkoitettuna verona. Ehdotettu laki sisältää säännökset verovel-

vollisuudesta ja veron suuruudesta sekä verovelvollisen oikeusturvasta, joten lakiehdotus katsastustoiminnan valvontamaksusta täyttää mainitussa 1 momentissa verolainsäätämislain asetetut vaatimukset.

Edellä kerrotun perusteella lakiehdotukset voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisjär-

jestyksessä. Hallitus kuitenkin katsoo, että hallituksen esityksestä on syytä pyytää perustuslakivaliokunnan lausunto.

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

Laki**ajoneuvojen katsastustoiminnasta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 luku

Yleiset säännökset

1 §

Soveltamisala

Tässä laissa säädetään ajoneuvojen katsastustoimintaa ja sen edellyttämän jatkokoulutuksen antajaa koskevista vaatimuksista sekä katsastustoiminnan valvonnasta.

Ajoneuvon tyyppihyväksynnän ja yksittäishyväksynnän järjestämisestä säädetään erikseen.

2 §

Lain soveltaminen puolustusvoimissa

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

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

voimissa myönnettävien tarkastajaoikeuksien luokituksesta ja voimassaolosta.

3 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

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

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

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

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

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

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

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

2 luku

Katsastuslupa

4 §

Lupavaatimus

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

5 §

Ilman katsastuslupaa suoritettavat katsastuksen osat

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

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

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

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

Tarkastuspaikoille asetettavista vaatimuksista ja toiminnan valvonnasta säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella. Valtioneuvoston asetuksella säädetään myös tehtävien suorittamisesta annettavista todistuksista ja niiden kelpoisuudesta. Virkavastuusta säädetään 52 §:ssä.

6 §

Katsastuslupa

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

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

7 §

Katsastusluvan myöntämisen edellytykset

Määräaika- ja valvontakatsastuksiin oikeuttavan katsastusluvan myöntämisen edellytyksenä on, että:

- 1) hakijalla on oikeus harjoittaa elinkeinoa Suomessa;
- 2) hakija ei ole konkurssissa ja jos hakija on luonnollinen henkilö, hän on täysi-ikäinen eikä hänen toimintakelpoisuuttaan ole rajoitettu;
- 3) hakija on luotettava;
- 4) hakijan toiminta on järjestetty siten, ettei hakijan harjoittama muu ajoneuvoihin liittyvä toiminta kuin katsastustoiminta vaikuta katsastuksen lopputulokseen;
- 5) hakija pystyy varmistamaan toiminnan riittävän korkean laadun ja hakijalla on laadunhallintajärjestelmien vaatimuksia koskevan standardin SFS-EN ISO 9001:2008 tai tätä uudemman kyseisen standardin mukaan akkreditoitun sertifiointielimen katsastustoimipaikkakohtaisesti sertifioima riittävän kattava laadunhallintajärjestelmä; laadunhallintajärjestelmässä on otettava huomioon katsastustoiminnalle säädetyt ja määrätyt vaatimukset;
- 6) hakijalla on palveluksessaan täysi-ikäinen, luotettava ja ammattitaitoinen katsastustoiminnasta vastaava henkilö, joka ei ole konkurssissa ja jonka toimintakelpoisuutta ei ole rajoitettu;

7) hakijan palveluksessa olevat katsastajat ovat luotettavia ja ammattitaitoisia ja heillä on katsastusoikeuksiinsa kuuluvien ajoneuvojen ajo-oikeus;

8) hakijalla on riittävät toimitilat, joissa katsastukset suoritetaan;

9) hakijalla on katsastuslaitteet ja varusteet, joilla katsastukset voidaan suorittaa asianmukaisesti sen mukaan kuin 12 §:n 2 momentissa säädetään;

10) hakijalla on asianmukaiset yhteydet ajoneuvoliikennerekisteriin;

11) hakija pystyy huolehtimaan asianmukaisesta tietosuojasta;

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

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

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

Katsastuslupaa ei myönnetä, jos hakemuksesta tai olosuhteista muuten käy ilmi, että hakemukseen liittyvät järjestelyt on tehty katsastusluvan edellytyksiä koskevien säännösten kiertämiseksi.

8 §

Lupa raskaiden ajoneuvojen katsastukseen poikkeuksellisin edellytyksin

Jos seudun raskaiden ajoneuvojen katsastuspalvelujen tarjonta on puutteellista, Liikenteen turvallisuusvirasto voi myöntää katsastusluvan raskaiden ajoneuvojen määräaikais- ja valvontakatsastuksiin hakijalle, jonka toimipaikan tilat tai laitteet eivät vähäisiltä

osin täytä tässä laissa taikka sen nojalla säädettyjä tai määrättyjä vaatimuksia.

Katsastuspalvelujen tarjonnan puutteellisuutta arvioitaessa on otettava huomioon ainakin suunnitellun katsastustoimipaikan etäisyys 6 §:n 2 tai 4 kohdassa tarkoitetun katsastusluvan nojalla toimivasta raskaiden ajoneuvojen katsastustoimipaikasta sekä seudun tyypilliset asiointimatkat ja katsastusvelvollisuuden alaisten raskaiden ajoneuvojen määrä.

Liikenteen turvallisuusviraston on peruutettava tässä pykälässä tarkoitettu katsastuslupa, jos 1 momentissa säädetty katsastuspalvelujen puutteellisuutta koskeva edellytys ei enää täyty, jollei katsastustoimipaikan tiloja ja laitteita saateta vastaamaan 7 §:ssä säädettyjä vaatimuksia. Peruutetun luvan mukainen toiminta on lopetettava viimeistään vuoden kuluttua siitä, kun 2 momentissa tarkoitettu raskaiden ajoneuvojen katsastustoimipaikka on aloittanut seudulla toimintansa.

9 §

Hakijan luotettavuuden arviointi

Katsastusluvan hakijaa pidetään luotettavana, jos hakija taikka yhtiömuodossa toimivaan hakijaan määräävässä asemassa oleva ei ole liiketoimintakiellossa tai määrätty liiketoimintakieltoon viiden viimeisen vuoden aikana.

Hakijaa tai 1 momentissa tarkoitettua muuta henkilöä ei kuitenkaan pidetä luotettavana, jos hänet on tuomittu:

1) kymmenen viimeisen vuoden aikana vähintään kahden vuoden pituiseen vankeusrangaistukseen;

2) viiden viimeisen vuoden aikana rangaistukseen vakavasta ajoneuvojen katsastusta, rekisteröintiä, verotusta, kirjanpitoa tai varainhallintaa koskevien säännösten rikkomisesta taikka yli kuuden kuukauden, mutta alle kahden vuoden pituiseen vankeusrangaistukseen muusta rikoksesta, jonka katsotaan osoittavan henkilön tai yhtiön olevan ilmeisen sopimaton harjoittamaan katsastustoimintaa; taikka

3) kolmen viimeisen vuoden aikana enintään kuuden kuukauden pituiseen vankeusrangaistukseen tai toistuvasti sakkorangaistukseen rikoksista, joiden katsotaan osoitta-

van henkilön olevan ilmeisen sopimaton harjoittamaan katsastustoimintaa.

Hakijaa tai 1 momentissa tarkoitettua muuta henkilöä ei myöskään pidetä luotettavana:

1) rikossyytteen ja sen edellyttämien tutkimusten ajan, jos näillä voi olla vaikutusta hakijan tai henkilön edellytyksiin hoitaa tehtäväänsä;

2) enintään viiden vuoden ajan aiemman toiminnan perusteella, jos hakija tai henkilö on toiminnallaan aiheuttanut muusta kuin tässä pykälässä tarkoitettua syytä katsastuslupan peruuttamisen 43 §:n 2 ja 3 momentin nojalla; taikka

3) jos viimeisen viiden vuoden aikana hakijan tai henkilön toiminnan vuoksi on annettu toistuvasti katsastustoiminnan harjoittamiseen liittyviä huomautuksia tai kirjallisia varoituksia taikka hakijaa tai henkilöä on 44 §:n nojalla kielletty suorittamasta katsastuksia.

10 §

Hakijan luotettavuudesta päättäminen

Liikenteen turvallisuusvirasto päättää erikseen katsastuslupan hakijan tai 9 §:ssä tarkoitettun muun henkilön pyynnöstä taikka muutoin tarvittaessa, katsotaanko hakija tai henkilö luotettavaksi.

11 §

Hakijan riippumattomuuden arviointi

Rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastuksiin oikeuttavan katsastuslupan hakijaa pidetään riippumattomana, jos hakija taikka yhtiömuodossa toimivaan hakijaan määrävässä asemassa oleva ei harjoita tai ole kauppallisesti, taloudellisesti tai muuten riippuvuussuhteessa siihen, joka harjoittaa:

1) ajoneuvojen tai niiden osien valmistusta, maahantuontia, kauppaa, suunnittelua, markkinointia, korjausta tai huoltoa;

2) vakuutustoimintaan liittyvää ajoneuvojen vahinkotarkastustoimintaa; taikka

3) luvanvaraista liikennettä.

Edellä 1 momentissa tarkoitettun katsastuslupan hakija tai muu mainitussa momentissa tarkoitettu henkilö ei saa myöskään olla riippuvuussuhteessa 1 momentissa tarkoitettua

toimintaa harjoittavien muodostamaan järjestöön.

Riippuvuussuhteena ei pidetä:

1) katsastusluvanvaraiseen toimintaan tarvittavien tilojen ja laitteiden vuokrausta 1 momentissa tarkoitettua toimintaa harjoittavalla tai harjoittavalle; eikä

2) toimimista ajoneuvolaissa tarkoitettuna hyväksyttynä asiantuntijana tai tutkimuslaitoksena.

12 §

Katsastustoimipaikan toimitilat ja katsastuslaitteet

Riittävinä toimitiloina pidetään tiloja, joissa katsastukset voidaan suorittaa asianmukaisesti ja säästä riippumatta. Katsastustoimipaikan tilojen on sijaittava toistensa läheisyydessä.

Katsastukset voidaan 7 §:n 1 momentin 9 kohdassa tarkoitettulla tavalla suorittaa asianmukaisesti, jos katsastustoimipaikalla on katsastusluvassa tarkoitettuja katsastuksia varten laitteet ja varusteet, jotka soveltuvat katsastettavien ajoneuvojen tarkastuksiin.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarkemmat tekniset määräykset katsastuslaitteista ja -varusteista, katsastustoimipaikan tiloista sekä katsastustoimipaikan erillään oleville toimitiloille sallituista enimmäisetäisyysistä. Etäisyyttä koskevia määräyksiä annettaessa on otettava huomioon asiakaspalvelunäkökohdat ja katsastustoiminnasta vastaavan henkilön mahdollisuus varmistaa katsastusten asianmukainen suorittaminen.

13 §

Katsastuslupan hakeminen

Katsastuslupaa haetaan kirjallisesti Liikenteen turvallisuusvirastolta. Hakemukseen on liitettävä:

1) yhtiömuodossa toimivalta hakijalta kaupparekisteriote tai muu vastaava selvitys sekä selvitys omistussuhteista;

2) tieto siitä, millaista 6 §:ssä tarkoitettua lupaa haetaan;

3) tieto paikasta, jossa toimintaa ryhdytään harjoittamaan;

4) selvitys siitä, miten hakija varmistaa toimintansa riittävän korkean laadun, ja selvitys laadunhallintajärjestelmän sertifiointista 7 §:n 1 momentin 5 kohdassa mainitun standardin mukaisesti;

5) tieto katsastustoiminnasta vastaavasta henkilöstä;

6) selvitys siitä, miten hakijan on tarkoitus toteuttaa yhteydet ajoneuvoliikennerekisteriin ja miten hakija huolehtii asianmukaisesta tietosuojasta;

7) selvitys siitä, miten toimitilat, laitteet sekä katsastustoiminnasta vastaava henkilö, katsastajat ja 9 §:ssä tarkoitetut henkilöt täyttävät hakemuksen mukaisen toiminnan vaatimukset;

8) selvitys vastuuvakuutuksesta;

9) arvio katsastustoiminnan aloittamisajan kohdasta.

Määräaikais- ja valvontakatsastuksia suorittamaan oikeuttavan katsastusluvan hakijan, joka harjoittaa ajoneuvojen taikka niiden osien tai varusteiden valmistusta, maahantuontia, kauppaa, suunnittelua, markkinointia, korjausta tai huoltoa, vakuutustoimintaan liittyvää ajoneuvojen vahinkotarkastustoimintaa taikka luvanvaraista liikennettä on osoitettava, miten hakija järjestää toimintansa siten, ettei hänen harjoittamansa muu toiminta vaikuta katsastuksen lopputulokseen. Rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastuksiin oikeuttavan katsastusluvan hakijan on esitettävä selvitys siitä, että hakija täyttää 11 §:ssä säädetyt riippumattomuusvaatimukset.

Jos katsastusluvan hakijalla on voimassa-oleva katsastuslupa, hakemukseen ei tarvitse liittää niitä 1 momentissa tarkoitettuja selvityksiä, jotka on toimitettu lupaviranomaiselle edellisen hakemuksen yhteydessä tai valvontaa varten edellyttäen, että asiakirjoissa olevat tiedot pitävät edelleen paikkansa.

14 §

Katsastusluvan myöntäminen

Liikenteen turvallisuusviraston tulee myöntää katsastuslupa hakijalle, joka täyttää 7—9 sekä 11 ja 12 §:ssä säädetyt, kyseistä lupaa koskevat edellytykset ja esittää 13 §:ssä tarkoitettut selvitykset.

Katsastuslupa myönnetään sen jälkeen, kun Liikenteen turvallisuusvirasto on tarkastanut

katsastustoimipaikalla, että katsastustoimipaikan toimitilat ja laitteet sekä muut katsastusluvan myöntämisen edellytykset täyttyvät.

Katsastuslupa myönnetään katsastustoimipaikkakohtaisena.

3 luku

Katsastustoiminnasta vastaavaa henkilöä ja katsastajaa koskevat vaatimukset

15 §

Katsastustoiminnasta vastaavan henkilön ja katsastajan luotettavuus

Katsastustoiminnasta vastaavan henkilön ja katsastajan on oltava luotettavia.

Edellä 1 momentissa tarkoitettua henkilöä ei pidetä luotettavana, jos hänet on tuomittu:

1) kymmenen viimeisen vuoden aikana vähintään kahden vuoden pituiseen vankeusrangaistukseen;

2) viiden viimeisen vuoden aikana rangaistukseen vakavasta ajoneuvojen katsastusta, rekisteröintiä tai verotusta koskevien säännösten rikkomisesta taikka yli kuuden kuukauden, mutta alle kahden vuoden pituiseen vankeusrangaistukseen muusta rikoksesta, jonka katsotaan osoittavan henkilön olevan ilmeisen sopimaton harjoittamaan katsastustoimintaa;

3) kolmen viimeisen vuoden aikana enintään kuuden kuukauden pituiseen vankeusrangaistukseen rikoksesta, jonka katsotaan osoittavan henkilön olevan ilmeisen sopimaton suorittamaan katsastustehtäviä;

4) kolmen viimeisen vuoden aikana toistuvasti sakkorangaistuksiin muista liikenneriikoksista kuin liikenneriikkomuksista.

Edellä 1 momentissa tarkoitettua henkilöä ei myöskään pidetä luotettavana:

1) rikossyytteen ja sen edellyttämien tutkimusten ajan, jos näillä voi olla vaikutusta henkilön edellytyksiin hoitaa tehtävänsä;

2) jos hänet on tuomittu tai määrätty ajokieltoon, eikä ajokielto ole päättynyt;

3) enintään viiden vuoden ajan, jos hän on toiminnallaan aiheuttanut muusta kuin tässä pykälässä tarkoitettusta syystä katsastusluvan peruuttamisen 43 §:n 3 momentin nojalla; taikka

4) jos viiden viimeisen vuoden aikana hänen toimintansa vuoksi on 44 §:n nojalla annettu toistuvasti katsastustoiminnan harjoittamiseen liittyviä huomautuksia tai kirjallisia varoituksia taikka häntä on 44 §:n nojalla kielletty suorittamasta katsastuksia.

16 §

Katsastustoiminnasta vastaavan henkilön ja katsastajan luotettavuudesta päättäminen

Liikenteen turvallisuusvirasto voi päättää erikseen katsastustoiminnasta vastaavan henkilön tai katsastajan pyynnöstä taikka muutoin tarvittaessa, katsotaanko katsastaja ja katsastustoiminnasta vastaava henkilö luotettavaksi. Sakkorangaistukseen tuomittu tai määrätty katsotaan sopimattomaksi katsastustehtäviin enintään kuudeksi kuukaudeksi.

Katsastustoiminnasta vastaavan henkilön ja katsastajan virkavastuusta säädetään 52 §:ssä.

17 §

Katsastajan ammattitaitovaatimukset

Katsastajalta edellytetään peruskoulutusta ja jatkokoulutusta. Jatkokoulutus koostuu määräaikaikatsastuskoulutuksesta ja siihen liittyvästä harjoittelusta, erikoiskoulutuksesta sekä määräajoin toistuvasta täydennyskoulutuksesta.

Katsastajalta edellytetään lisäksi alalle soveltuvaa ajoneuvojen korjaamokokemusta tai vastaavaa kokemusta sekä jatkokoulutukseen liittyvää käytännön kokemusta katsastustehtävistä.

Peruskoulutuksesta säädetään 18 §:ssä ja jatkokoulutuksesta 19 §:ssä.

18 §

Katsastajan peruskoulutus

Määräaikaikais- ja valvontakatsastuksia suorittavalta katsastajalta edellytetään peruskoulutuksena vähintään:

1) ammattikorkeakoulussa suoritettua tekniikan ja liikenteen alan insinööri (AMK) -tutkintoa, joka on suoritettu auto-

tekniikan koulutusohjelmassa tai muussa soveltuvassa koulutusohjelmassa;

2) katsastustoimintaan soveltuvaa, ammatillisesta aikuiskoulutuksesta annetussa laissa (631/1998) tarkoitettua erikoisammattitutkintoa; tai

3) katsastustoimintaan soveltuvaa, ammatillisesta aikuiskoulutuksesta annetussa laissa tarkoitettua ammattitutkintoa.

Muita kuin määräaikaikais- ja valvontakatsastuksia suorittavalta katsastajalta edellytetään peruskoulutuksena vähintään 1 momentin 1 tai 2 kohdassa tarkoitettua koulutusta.

Teknillisen oppilaitoksen autotekniikan opintolinjan tai vastaavan teknikkotason tutkinnon katsotaan täyttävän 1 ja 2 momentissa säädetyn peruskoulutusvaatimuksen.

Opetus- ja kulttuuriministeriötä ja Opetushallitusta kuultuaan Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarvittaessa tarkemmat määräykset siitä, mitkä:

1) koulutusohjelmat katsotaan 1 momentin 1 kohdassa tarkoitetuiksi muiksi soveltuviksi koulutusohjelmiksi;

2) erikoisammattitutkinnot katsotaan 1 momentin 2 kohdassa tarkoitetuiksi soveltuviksi erikoisammattitutkinnoiksi;

3) ammattitutkinnot katsotaan 1 momentin 3 kohdassa tarkoitetuiksi soveltuviksi ammattitutkinnoiksi;

4) teknikkotason tutkinnot katsotaan 3 momentissa tarkoitetuiksi vastaaviksi teknikkotason tutkinnoiksi.

19 §

Katsastajan jatkokoulutus

Katsastajalta edellytetään jatkokoulutuksena henkilön katsastustehtäviä vastaavaa määräaikaikatsastuskoulutusta kevyiden ajoneuvojen ja raskaiden ajoneuvojen määräaikaikais- ja valvontakatsastuksiin sekä ammattitaidon säilyttämiseksi tarkoitettua täydennyskoulutusta. Raskaiden ajoneuvojen jarrujen laajoja tarkastuksia sekä rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastuksia suorittavalta katsastajalta edellytetään jatkokoulutuksena myös katsastustehtäviä vastaavaa erikoiskoulutusta.

Pääsyvaatimuksena 1 momentissa tarkoitettuna määrääaikaikatsastuskoulutuksen kevyiden ajoneuvojen koulutusjaksolle on ajoneuvoalan korjaamokokemus tai vastaavaa ko-

kemus. Ammattikorkeakoulun autoinsinööriopintojen lisäksi tätä kokemusta edellytetään kuusi kuukautta, muiden soveltuvien ammattikorkeakoulun insinööriopintojen lisäksi kaksitoista kuukautta sekä erikoisammattitutkinnon tai ammattitutkinnon lisäksi kolme vuotta.

Pääsyvaatimuksena 1 momentissa tarkoitettuun raskaiden ajoneuvojen määräaikaiskatsastuskoulutukseen on kuuden kuukauden kokemus kevyiden ajoneuvojen määräaikais- ja valvontakatsastuksista, raskaiden ajoneuvojen jarrujen laajan tarkastuksen erikoiskoulutukseen raskaiden ajoneuvojen määräaikaiskatsastuskoulutus sekä rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastusten erikoiskoulutukseen kuuden kuukauden käytännön kokemus katsastustehtäviä vastaavien ajoneuvojen määräaikais- ja valvontakatsastuksista.

Tarkempia säännöksiä jatkokoulutuksesta annetaan liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella. Lisäksi liikenne- viestintäministeriön asetuksella säädetään jatkokoulutukseen liittyvistä kokeista ja niistä annettavasta todistuksesta. Liikenteen turvallisuusvirasto antaa kuitenkin tarvittaessa määräykset jatkokoulutukseen liittyvien kokeiden arvostelu- ja hyväksymisperusteista.

20 §

Poikkeus peruskoulutusvaatimuksesta

Henkilö täyttää 18 §:ssä tarkoitetun katsastajan peruskoulutusvaatimuksen, jos hän on suorittanut ammattikorkeakoulun tekniikan ja liikenteen alan autoinsinööri (AMK) -tutkinnon koulutusohjelman autotekniikan perusopinnot tai muun soveltuvan insinööri (AMK) -tutkinnon koulutusohjelman ammattitieteiden perusopinnot. Poikkeus on voimassa 2 vuotta kevyiden ajoneuvojen määräaikaiskatsastuskoulutukseen liittyvän loppukokeen suorittamisesta.

21 §

Katsastustoiminnasta vastaavan henkilön ammattitaitovaatimukset

Katsastustoiminnasta vastaavalta henkilöltä edellytetään katsastustoimipaikan katsastusoikeuksien mukaista:

- 1) 17—19 §:ssä tarkoitettua koulutusta; ja
- 2) riittävää käytännön kokemusta katsastustehtävistä.

Katsastustoiminnasta vastaavalta henkilöltä edellytetävästä käytännön kokemuksesta säädetään tarkemmin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

4 luku

Katsastusten suorittamisen yleiset vaatimukset

22 §

Katsastusluvan mukaisen toiminnan aloittaminen

Katsastusluvan mukainen katsastustoiminta on aloitettava kuuden kuukauden kuluessa katsastusluvan myöntämisestä. Liikenteen turvallisuusvirasto voi hakemuksesta erityisesti syystä pidentää määräaika.

23 §

Tasapuolisuus katsastustoiminnassa

Katsastusluvan haltijalla on velvollisuus vastaanottaa ja suorittaa jokaisen sitä haluavan asiakkaan ajoneuvon katsastus säännösten ja katsastuslupansa mukaisesti. Katsastukset on suoritettava ajoneuvon merkistä, tyypistä, käyttöönottoajankohdasta ja muista vastaavista seikoista riippumatta. Velvollisuus vastaanottaa ja suorittaa katsastus ei kuitenkaan koske kevyttä ajoneuvoa, jota tavanomaisesta poikkeavien mittojensa takia ei voida katsastaa katsastusluvan haltijan toimiloissa.

Katsastusluvan haltijan ja katsastustoimipaikan on järjestettävä toimintansa siten, etteivät muut seikat kuin ajoneuvon kuntoon sekä säännösten- ja määräystenmukaisuuteen liittyvä arviointi voi vaikuttaa katsastuksen lopputulokseen.

Jos katsastusluvan haltija markkinoi tai tarjoaa katsastuksia yhdistettyinä huoltoon tai korjaukseen taikka ajoneuvon kohdistuvaan muuhun toimenpiteeseen, katsastustoimipaikalla on oltava saatavissa katsastus erillisenä ja erikseen hinnoiteltuna toimenpiteenä. Katsastus ja ajoneuvon mahdollisesti kohdistu-

va muu toimenpide on erotettava ajallisesti ja muutoinkin selvästi toisistaan.

24 §

Poikkeus hallintolain esteellisyysvaatimuksesta katsastuksessa

Sen estämättä, mitä hallintolain (434/2003) 28 §:n 1 momentin 4 kohdassa säädetään, katsastaja saa suorittaa ajoneuvon määräaikais- ja valvontakatsastuksen, vaikka hänen työnantajansa on tuonut ajoneuvon maahan tai myynyt sen taikka jota tämän yrityksessä on huollettu tai korjattu.

25 §

Katsastuksen suorittaminen katsastustoimipaikan ulkopuolella

Katsastusluvan haltija saa katsastaa katsastustoimipaikan toimitilojen ulkopuolella olevissa tiloissa ajoneuvot, joita ei tieliikenteessä yleisesti sallituista arvoista poikkeavien mittojen, massojen tai muiden ominaisuuksien vuoksi ole mahdollista katsastaa katsastustoimipaikan toimitiloissa taikka joiden katsastus on muutoin epätarkoituksenmukaista katsastustoimipaikan varsinaisissa tiloissa. Katsastustoimipaikan ulkopuolella olevien toimitilojen sekä katsastuksessa käytettävien laitteiden ja varusteiden on suoritettavien katsastusten edellyttämässä laajuudessa vastattava tässä laissa ja sen nojalla varsinaisen katsastustoimipaikan toimitiloille, laitteille ja varusteille säädettyjä ja määrättyjä vaatimuksia.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa poikkeustapauksessa katsastusluvan haltijalle luvan katsastaa toistaiseksi muitakin kuin 1 momentissa tarkoitettuja ajoneuvoja katsastustoimipaikan ulkopuolella sijaitsevilla, hyväksymissään tiloissa. Luvan myöntämisen edellytyksenä on, että ajoneuvoja on niiden suuren lukumäärän, liikenneturvallisuuden, ympäristöseikkojen tai muun vastaavan syyn vuoksi epätarkoituksenmukaista siirtää katsastustoimipaikalle katsastettaviksi. Lisäksi luvan myöntämisen edellytyksenä on, että katsastustoimipaikan ulkopuolella olevat toimitilat ja katsastuksessa käytettävät laitteet ja varusteet vastaavat suoritettavien katsas-

tusten edellyttämässä laajuudessa tässä laissa ja sen nojalla varsinaisen katsastustoimipaikan toimitiloille, laitteille ja varusteille säädettyjä ja määrättyjä vaatimuksia.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 1 ja 2 momentissa tarkoitettuihin katsastuksiin käytettävistä toimitiloista, laitteista ja varusteista sekä siitä, millaisia ajoneuvoja voidaan 1 ja 2 momentin mukaan katsastaa katsastustoimipaikan ulkopuolella.

26 §

Palvelutietojen ja katsastushintojen ilmoittaminen katsastuspalvelurekisteriin

Katsastusluvan haltijan on talletettava suoraikäyttöisesti katsastuspalvelurekisteriin:

1) katsastustoimipaikan nimi, sijainti ja yhteystiedot;

2) katsastuslajeittain palveluajat, jolloin katsastustoimipaikalla on yleisesti saatavissa katsastuspalveluita;

3) tiedot tarjottavista katsastuspalveluista ja niistä yleisesti perittävistä maksuista ajoneuvoluokittain ja katsastuslajeittain.

Liikenteen turvallisuusvirastolla on erityisesti syystä oikeus muuttaa katsastuspalvelurekisteriin talletettuja tietoja, jos se havaitsee niissä virheitä tai puutteita. Ennen kuin virasto muuttaa katsastuspalvelurekisteriin tallettuvia tietoja, katsastusluvan haltijalle on varattava tilaisuus tulla kuulluksi.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarkemmat tekniset määräykset katsastuspalvelurekisteriin ilmoitettavista tiedoista ja siitä, miten ilmoitus rekisteriin tehdään.

27 §

Katsastusasiakirjojen säilyttäminen ja luovuttaminen

Katsastustoimipaikan on lähetettävä rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastusta koskevat todistukset ja muut asiakirjat Liikenteen turvallisuusvirastolle säilytettäväksi mahdollisimman pian sen jälkeen, kun katsastus on suoritettu loppuun. Liikenteen turvallisuusvirasto saa salassapitosäännösten estämättä luovuttaa näitä todistuksia ja asiakirjoja sekä muita katsastustoiminnassa tarvitta-

via asiakirjoja teknisellä käyttöyhteydellä katsastustoimipaikoille katsastustoimintaa varten.

Muut kuin 1 momentissa tarkoitetut katsastusta koskevat todistukset ja muut asiakirjat on säilytettävä katsastustoimipaikalla. Määräaikaikatsastusta koskevat asiakirjat ja tarkastustodistukset säilytetään vähintään kaksi vuotta ja muut asiakirjat vähintään 15 vuotta.

28 §

Katsastustoiminnan päättyminen

Katsastustoimipaikan toiminnan keskeytyessä tai päättyessä katsastusluvan haltijan on toimitettava katsastuksen suorittamiseen välittömästi liittyvät asiakirjat ja lomakkeet Liikenteen turvallisuusvirastolle sen pyynnöstä. Näihin asiakirjoihin sovelletaan muutoin, mitä 27 §:ssä säädetään.

5 luku

Jatkokoulutuslupa

29 §

Jatkokoulutuksen antaja

Katsastustoiminnasta vastaavien henkilöiden ja katsastajien jatkokoulutusta antavalla on oltava Liikenteen turvallisuusviraston myöntämä lupa jatkokoulutuksen antamiseen. Liikenteen turvallisuusvirasto antaa luvan myös yksittäisen täydennyskoulutustilaisuuden järjestämiseen. Tällaisen tilaisuuden järjestäjään sovelletaan, mitä tässä laissa ja sen nojalla säädetään koulutusluvan hakijasta ja koulutusluvan myöntämisestä.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi tarvittaessa antaa erikois- ja täydennyskoulutusta.

30 §

Jatkokoulutusluvan myöntämisen edellytykset

Koulutuslupa myönnetään hakijalle, jos:

1) hakijalla on oikeus harjoittaa elinkeinoa Suomessa;

2) hakija ei ole konkurssissa ja jos hakija on luonnollinen henkilö, hän on täysi-ikäinen

eikä hänen toimintakelpoisuuttaan ole rajoitettu;

3) hakijalla on palveluksessaan täysi-ikäinen ja asiantunteva koulutustoiminnasta vastaava henkilö, joka ei ole konkurssissa ja jonka toimintakelpoisuutta ei ole rajoitettu;

4) hakijalla on käytettävissään riittävä ja katsastustoimintaan perehtynyt ammattitaitoinen opetushenkilöstö;

5) hakijalla on käytettävissään riittävät ja tarkoitukseen soveltuvat toimitilat;

6) hakijalla on käytettävissään tarvittavat opetusmateriaali ja -välineet;

7) hakijalla on yksityiskohtainen koulutusohjelma, josta käyvät ilmi opetettavat asiat, aikataulut ja suunnitellut opetusmenetelmät.

31 §

Jatkokoulutusluvan hakeminen

Koulutuslupaa haetaan kirjallisesti Liikenteen turvallisuusvirastolta. Hakemukseen on liitettävä:

1) selvitys siitä, missä laajuudessa koulutusoikeutta haetaan;

2) tieto koulutustoiminnasta vastaavasta henkilöstä sekä hänen katsastustoimintaan liittyvästä koulutuksestaan ja kokemuksestaan;

3) selvitys pääasiallisen opetushenkilöstön ammattitaidosta;

4) selvitys opetusmateriaalista;

5) yksityiskohtainen koulutusohjelma, josta käyvät ilmi opetettavat asiat ja niiden aikataulu sekä opetusmenetelmät;

6) tiedot paikoista, joissa koulutusta pääasiassa annetaan, sekä selvitys vaadittavan käytännön harjoittelun mahdollisuuksista ja kirjallisten kokeiden käytännön järjestelyistä;

7) arvio siitä, milloin koulutustoiminta on tarkoitus käynnistää.

Liikenteen turvallisuusviraston pyynnöstä luvanhakijan on esitettävä virastolle koulutuksessa käytettävä opetusmateriaali kokonaisuudessaan.

Jos jatkokoulutusluvan hakijalla on voimassaoleva jatkokoulutuslupa, hakemukseen ei tarvitse liittää niitä 1 momentissa tarkoitettuja selvityksiä, jotka on toimitettu lupaviranomaiselle edellisen hakemuksen yhteydessä tai valvontaa varten edellyttäen, että

asiakirjoissa olevat tiedot pitävät edelleen paikkansa.

32 §

Jatkokoulutushuvan myöntäminen

Liikenteen turvallisuusviraston tulee myöntää jatkokoulutuslupa hakijalle, joka täyttää 30 §:ssä säädettyt edellytykset ja esittää 31 §:ssä tarkoitetut selvitykset.

33 §

Jatkokoulutukseen liittyvät kokeet ja niitä koskevien asiakirjojen säilyttäminen

Liikenteen turvallisuusvirasto järjestää määräaikaikatsastuskoulutukseen liittyvät loppukokeet ja koulutuksen antaja muut jatkokoulutukseen liittyvät kokeet.

Jatkokoulutukseen liittyvien kokeiden järjestäjän on säilytettävä koeasiakirjat viisi vuotta ja tiedot kokeiden tuloksista kymmenen vuotta.

34 §

Tasapuolisuus jatkokoulutuksen antamisessa

Koulutusluvan haltija on velvollinen tarjoamaan järjestämänsä jatkokoulutusta tasapuolisesti kaikille peruskoulutusvaatimuksen täyttävälle henkilölle.

Koulutusluvan haltijan on järjestettävä koulutusta suomen tai ruotsin kielellä. Koulutukseen hakeutuvalla on oikeus saada koulutusta omalla kielellään, suomeksi tai ruotsiksi.

35 §

Poikkeus hallintolain esteellisyysovaatimuksesta jatkokoulutuksessa

Jatkokoulutusluvan haltijan palveluksessa olevaan ei koulutustoiminnassa sovelleta hallintolain 28 §:n 1 momentin 4 kohtaa.

6 luku

Valvonta*Toiminnan asianmukaisuuden valvonta*

36 §

Katsastustoiminnan seuranta

Liikenteen turvallisuusvirasto seuraa katsastuspalvelujen alueellista tarjontaa, katsastuksesta perittävien maksujen kehitystä ja katsastustoiminnan harjoittamista muutoinkin. Virasto antaa vuosittain liikenne- ja viestintäministeriölle selvityksen seurannan tuloksista.

37 §

Valvonta

Tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten noudattamista valvoo Liikenteen turvallisuusvirasto.

Liikenteen turvallisuusvirasto tarkastaa vähintään viiden vuoden välein, että katsastusluvan ja koulutusluvan haltija edelleen täyttävät luvan myöntämisen edellytykset.

38 §

Tietojen antaminen valvontaviranomaiselle

Katsastusluvan haltijan on annettava pyynnöstä salassapitosäännösten estämättä Liikenteen turvallisuusvirastolle valvontaa varten tarvittavat tiedot mukaan lukien tiedot luvan haltijan kirjanpidosta, varainhallinnasta, hallinnosta, tilojen ja laitteiden vuokrauksesta sekä katsastuksia suorittavista henkilöistä ja harjoitetusta katsastustoiminnasta. Lisäksi katsastusluvan haltijan on salassapitosäännösten estämättä annettava pyynnöstä Liikenteen turvallisuusvirastolle katsastustoiminnan valvontaa, seurantaa ja tutkimustoimintaa varten tiedot katsastustoiminnassa edellisen ja kuluvan vuoden aikana katsastuksista perityistä keskimääräisistä maksuista katsastuslajeittain ja ajoneuvoluokittain.

Koulutusluvan haltijan on pyynnöstä annettava salassapitosäännösten estämättä Liikenteen turvallisuusvirastolle tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten noudattamisen valvontaa varten tarvittavat tiedot mukaan lukien tiedot koulutusta antavista henkilöistä ja annetusta koulutuksesta.

Katsastusluvan ja koulutusluvan haltijoiden on viipymättä ilmoitettava toiminnasta vastaavien henkilöiden vaihdoksista sekä muista toimintaa koskevista merkittävistä muutoksista Liikenteen turvallisuusvirastolle. Katsastusluvan haltijan on lisäksi ilmoitettava virastolle omistussuhteissaan tapahtuneista muutoksista.

39 §

Katsastustoimipaikan ja koulutuspaikan tarkastukset

Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus tehdä tässä laissa tarkoitettujen valvontatehtävien hoitamiseksi tarvittavia tarkastuksia paikoissa, joissa harjoitetaan katsastusluvassa tai koulutusluvassa tarkoitettua toimintaa. Luvan haltija on velvollinen järjestämään olosuhteet sellaisiksi, että tarkastus voidaan tehdä. Tarkastuksia ei saa suorittaa pysyväisluonteiseen asumiseen käytettävissä tiloissa.

40 §

Sopimuskumppanin suorittamat toimipaikan tarkastukset

Liikenteen turvallisuusvirasto voi tehdä 39 §:ssä tarkoitettujen tarkastusten suorittamisesta sopimuksen yksityisen palvelun tuottajan kanssa. Palvelun tuottajan kanssa on sovittava yksityiskohtaisesti tarkastettavat katsastustoimipaikat ja koulutusluvan haltijoiden toimitilat sekä niissä tarkastettavat kohteet.

Edellä 1 momentissa tarkoitettujen sopimuskumppanin ja tämän palveluksessa olevan muun tarkastuksen suorittajan tulee olla ammattitaitoisia suorittamaan kyseessä olevia tarkastuksia. Tarkastusta suorittavalla on oltava Liikenteen turvallisuusviraston antama todistus hänen oikeudestaan suorittaa tarkastuksia. Todistus on pyydettyessä esitettävä asianomaisen katsastusluvan haltijan tai koulutusluvan haltijan edustajalle. Tarkastusta suorittavan virkavastuusta säädetään 52 §:ssä.

Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo, että tarkastukset suoritetaan säännösten ja palvelun hankintaa koskevan sopimuksen mukaisesti ja vastaa sopimuskumppanien suoritta-

mista tarkastuksista. Edellä 1 momentissa tarkoitettu sopimuskumppani on velvollinen antamaan Liikenteen turvallisuusvirastolle raportin jokaisesta suoritetusta tarkastuksesta ja tarkastuksessa havaituista puutteista siten kuin siitä tarkastusten suorittamista koskevassa sopimuksessa sovitaan. Raportti on annettava tiedoksi myös asianomaisille katsastusluvan ja koulutusluvan haltijoille.

41 §

Katsastetun ajoneuvon tarkastus

Katsastustoimipaikan katsastustehtävien valvomiseksi Liikenteen turvallisuusvirasto saa heti katsastuksen jälkeen suorittaa ajoneuvolle katsastusta vastaavan tarkastuksen tai osan siitä. Tarkastuksen suorittamiseksi Liikenteen turvallisuusviraston virkamies saa pysäyttää ajoneuvon sen poistuessa katsastustoimipaikalta.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu tarkastus saadaan suorittaa korvauksetta 1 momentissa tarkoitettujen katsastustoimipaikan tiloissa ja laitteita käyttäen. Tarkastukseen sovelletaan, mitä ajoneuvolaissa ja sen nojalla säädetään kyseisestä katsastuslajista.

Liikenteen turvallisuusvirasto saa osallistua ajoneuvolaissa tarkoitettuun tekniseen tienvarsitarkastukseen, kun osallistumisen tarkoituksena on lain 70 §:ssä säädetyn tarkastuksen lisäksi valvoa katsastustoimipaikkojen katsastustehtäviä. Liikenteen turvallisuusviraston virkamies toimii tarkastuksessa ajoneuvon teknisenä asiantuntijana katsastuksen suorittamiseen oikeutetun henkilön asemesta. Liikenteen turvallisuusviraston virkamiehellä on tarkastuksessa sama toimivalta kuin ajoneuvolain 71 §:n mukaan katsastuksen suorittamiseen oikeutetulla henkilöllä.

Edellä 1—3 momentissa tarkoitetuissa tarkastuksissa Liikenteen turvallisuusviraston virkamiehellä on oltava viraston antama todistus oikeudesta suorittaa tarkastus. Todistus on pyydettyessä esitettävä tarkastettavan ajoneuvon kuljettajalle.

42 §

Ajoneuvon määrääminen valvontakatsastukseen

Katsastustoimipaikan katsastustehtävien valvomiseksi Liikenteen turvallisuusvirasto voi määrätä ajoneuvon valvontakatsastukseen johonkin ajoneuvon lähellä sijaitsevaan katsastustoimipaikkaan, jos se 41 §:ssä tarkoitetussa tarkastuksessa havaitsee tai saa muutoin tiedon, että ajoneuvon kunnossa tai säännöstenmukaisuudessa on ilmeisesti sellainen vika tai puute, jonka johdosta ajoneuvo olisi pitänyt hylätä edellisessä katsastuksessa. Jos ajoneuvoa ei ole Liikenteen turvallisuusviraston määräämässä ajassa hyväksytty valvontakatsastuksessa, ajoneuvoa ei saa käyttää liikenteessä.

Valvonnassa käytettävät seuraamukset

43 §

Katsastusluvan peruuttaminen sekä huomautus ja varoitus

Liikenteen turvallisuusviraston on peruuttettava katsastuslupa, jos:

- 1) katsastustoimipaikan toiminta on lopetettu kokonaan; tai
- 2) katsastusluvan haltija on asetettu kurssiin.

Liikenteen turvallisuusviraston on peruuttettava katsastuslupa määräajaksi tai kokonaan, jos:

- 1) katsastustoimipaikalla ei harjoiteta säännöllistä katsastustoimintaa tai toimintaa ei harjoiteta katsastuspalvelurekisteriin tehdyn ilmoituksen mukaisesti;
- 2) katsastusluvan haltija ei enää täytä katsastusluvan myöntämisen edellytyksiä; tai
- 3) katsastustoimipaikalla katsastuksia suorittava henkilöstö ei täytä säädettyjä ammattitaito- tai luotettavuusvaatimuksia.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi peruuttaa katsastusluvan määräajaksi tai kokonaan, jos:

- 1) katsastuksessa on hyväksytty liikenteessä käytettäväksi ajoneuvoja, jotka eivät ilmeisen selvästi ole olleet säännösten ja määräysten mukaisia;
- 2) katsastuksessa on hylätty ajoneuvoja, joiden kaikkia ilmeisiä vikoja tai puutteita ei ole huomioitu;
- 3) katsastuksessa on tarpeettomasti edellytetty korjattavaksi ajoneuvojen vikoja tai puutteita;

4) katsastuksissa havaittujen vikojen tai puutteiden määrä taikka katsastuksessa ensimmäisellä kerralla hylättyjen ajoneuvojen suhteellinen osuus perusteettomasti poikkeaa merkittävästi toimipaikalla katsastajakohtaisesti tai yleisestä valtakunnallisesta tasosta taikka toimipaikalle katsastukseen esitettyjen ajoneuvojen tosiasiallisesta kunnosta;

5) katsastuksessa on laiminlyöty ajoneuvojen verotukseen liittyvää valvontaa tai muutoin jätetty suorittamatta tehtävä, joka on erikseen säädetty suoritettavaksi katsastuksen yhteydessä; taikka

6) toiminnassa on rikottu 23 §:ssä säädettyä tasapuolisuusvaatimusta tai muuta tässä laissa tai sen nojalla säädettyä tai määrättyä vaatimusta.

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

44 §

Katsastusten suorittamiskielto sekä huomautus ja varoitus katsastajalle

Liikenteen turvallisuusvirasto voi enintään kuuden kuukauden määräajaksi kieltää katsastajaa suorittamasta katsastuksia, jos hän on katsastuksessa:

- 1) hyväksynyt liikenteessä käytettäväksi ajoneuvoja, jotka eivät ilmeisen selvästi ole olleet säännösten ja määräysten mukaisia;
- 2) hylännyt ajoneuvoja, joiden kaikkia ilmeisiä vikoja tai puutteita ei ole huomioitu;
- 3) tarpeettomasti edellyttänyt korjattavaksi ajoneuvon vikoja tai puutteita;
- 4) laiminlyönyt ajoneuvojen verotukseen liittyvää valvontaa tai muutoin jättänyt suorittamatta tehtävän, joka on erikseen säädetty suoritettavaksi katsastuksen yhteydessä; taikka

5) rikkonut 23 §:ssä säädettyä tasapuolisuusvaatimusta tai muuta tässä laissa tai sen nojalla säädettyä tai määrättyä vaatimusta.

Liikenteen turvallisuusviraston on kuitenkin annettava katsastajalle katsastusten suorittamiskiellon sijasta huomautus ja tarvittaessa kirjallinen varoitus, jos kieltä olisi kohtuuton ja ilmenneet rikkomukset tai laiminlyönnit ovat vähäisiä.

45 §

Väliaikaiset toimenpiteet katsastustoiminnan puutteiden johdosta

Jos on ilmeistä, että katsastusluvan haltijan tai katsastajan katsastustoiminnassa on olennaisia puutteita tai väärinkäytöksiä, Liikenteen turvallisuusvirasto voi väliaikaisesti kieltää katsastusluvan haltijan katsastustoiminnan harjoittamisen ja katsastajan katsastusten suorittamisen sekä tarvittaessa estää katsastusluvan haltijaa tai katsastajaa käyttämästä ajoneuvoliikennerekisteriä ja tallettamasta tietoja tietojärjestelmään. Väliaikainen kieltäminen sekä käytön ja tallettamisen estäminen ovat voimassa, kunnes katsastusluvan peruuttamista tai katsastajan katsastusten suorittamisen kieltämistä koskeva asia on lopullisesti ratkaistu 43 tai 44 §:n nojalla. Asia on ratkaistava ilman aiheetonta viivytystä.

Edellä 1 momentissa tarkoitettuja väliaikaista kieltä sekä tietojärjestelmän käytön ja tallettamisen estämistä koskevia päätöksiä on noudatettava päätöksistä tehdyistä valituksista huolimatta.

46 §

Katsastustoimipaikan toimitilan tai laitteen käyttökielto

Jos tarkastuksessa tai muuten havaitaan, ettei katsastustoiminnassa käytettävä toimitila tai laite täytä tässä laissa tai sen nojalla annetuissa säännöksissä tai määräyksissä asetettuja vaatimuksia, Liikenteen turvallisuusvirasto voi kieltää toimitilan tai laitteen käytön taikka rajoittaa sen käyttöä siihen asti kunnes toimitila ja laite on saatettu säännösten ja määräysten mukaisiksi.

47 §

Koulutusluvan peruuttaminen sekä huomautus ja varoitus koulutusluvan haltijalle

Liikenteen turvallisuusviraston on peruuttettava koulutuslupa määräajaksi tai kokonaan, jos koulutusluvan haltija ei enää täytä koulutusluvan myöntämisen edellytyksiä.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi peruuttaa koulutusluvan määräajaksi tai kokonaan, jos:

1) koulutuksessa ei ole noudatettu koulutusta koskevia säännöksiä; tai

2) koulutusta ei ole hoidettu koulutusluvan mukaisesti tai muutoin asianmukaisesti.

Liikenteen turvallisuusviraston on kuitenkin annettava koulutusluvan haltijalle koulutusluvan peruuttamisen sijasta huomautus ja tarvittaessa kirjallinen varoitus, jos luvan peruuttaminen olisi kohtuuton. Jos koulutusluvan peruuttamisen taikka varoituksen tai huomautuksen antamisen peruste on sellainen, että se voidaan korjata, Liikenteen turvallisuusviraston on ennen luvan peruuttamista taikka varoituksen tai huomautuksen antamista annettava luvan haltijalle mahdollisuus kohtuullisessa määräajassa korjata puute tai laiminlyönti. Lupa voidaan peruuttaa, jos epäkohtaa ei ole määräajassa korjattu.

7 luku

Erinäiset säännökset

48 §

Henkilörekisteritiedot

Liikenteen turvallisuusvirastolla on sen estämättä, mitä tietojen salassapidosta säädetään, oikeus saada tarpeellisia tietoja rikosrekisteristä ja ajoneuvoliikennerekisteristä katsastusluvan myöntämistä ja peruuttamista koskevien asioiden käsittelyä, 10 ja 16 §:ssä tarkoitettua päätöksentekoa ja 6 luvussa tarkoitettua valvontaa varten. Tieto rikoksesta voidaan salassapitosäännösten estämättä luovuttaa 43 §:ssä tarkoitettujen toimenpiteiden yhteydessä katsastusluvan haltijalle sekä 10 ja 16 §:ssä tarkoitettujen päätösten yhteydessä päätöstä pyytäneelle katsastusluvan hakijalle tai 9 §:ssä tarkoitettulle henkilölle sekä

päätöstä pyytäneelle katsastustoiminnasta vastaavalle henkilölle tai katsastajalle.

49 §

Salassapitovelvollisuus

Katsastusluvan haltija tai hakija taikka näiden palveluksessa oleva ei saa ilmaista sivulliselle tietoonsa tullutta 9 ja 15 §:ssä tarkoitettua henkilön rikosta koskevaa tietoa, joka on saatu 48 §:n nojalla rikosrekisteristä tai ajoneuvoliikennerekisteristä.

50 §

Pakkokeinot

Liikenteen turvallisuusvirasto voi asettaa 28 §:ssä tarkoitettujen asiakirjojen ja lomakkeiden toimittamisvelvollisuuden, 38 §:ssä säädetyn tiedonantovelvollisuuden ja 45 §:ssä tarkoitettua kiellon tai rajoituksen noudattamisen tehosteeksi uhkasakon. Uhkasakosta säädetään muutoin uhkasakkolaisissa (1113/1990).

Sitä, joka ei noudata tämän lain nojalla määrättyä, uhkasakolla tehostettua velvollisuutta, kieltoa tai rajoitusta, ei voida tuomita rangaistukseen samasta teosta.

51 §

Viittaukset rikoslain rangaistussäännöksiin

Rangaistus virkavallan anastuksesta säädetään rikoslain (39/1889) 16 luvun 9 §:ssä.

Rangaistus salassapitovelvollisuuden rikkomisesta säädetään rikoslain 38 luvun 1 ja 2 §:ssä sekä 40 luvun 5 §:ssä.

52 §

Virkavastuu

Katsastustoiminnasta vastaavaan henkilöön ja katsastajaan katsastukseen liittyvissä tehtävissä, katsastajien jatkokoulutustoiminnasta vastaavaan henkilöön ja jatkokoulutusta antavaan henkilöön jatkokoulutukseen liittyvis-

sä tehtävissä sekä 5 ja 40 §:ssä tarkoitettuja tarkastuksia suorittavaan henkilöön kyseisissä tehtävissä sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä.

Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974).

53 §

Oikaisu ja muutoksenhaku

Katsastusluvan haltijan katsastusasiassa ja jatkokoulutusluvan haltijan koulutusasiassa tekemään päätökseen saa vaatia oikaisua Liikenteen turvallisuusvirastolta siten kuin hallintolaisissa säädetään.

Liikenteen turvallisuusviraston oikaisuvaatimuksen johdosta tekemään päätökseen tai sen tämän lain nojalla muutoin tekemään päätökseen haetaan muutosta siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään (586/1996). Hallinto-oikeuden päätökseen saa hakea muutosta valittamalla vain, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan.

54 §

Virka-apu

Poliisi on velvollinen antamaan virka-apua tässä laissa tarkoitettujen valvontatehtävien suorittamiseksi.

55 §

Tietojen antaminen epäillystä rikoksesta ja epäkuuntoisesta ajoneuvosta

Rikoksen esitutkintaa, syyteharkintaa tai ajo-oikeuspäätöksiä tekevä viranomainen saa salassapitosäännösten estämättä ilmoittaa Liikenteen turvallisuusvirastolle sellaisesta epäillystä rikoksesta, jolla voi olla vaikutusta arvioitaessa 9 §:n 1 momentissa tarkoitettua hakijan ja henkilön luotettavuutta katsastustoiminnan harjoittamiseen taikka 15 §:ssä tarkoitettua henkilön luotettavuutta katsastustehtävissä.

Liikennevalvontaa tekevä viranomainen saa salassapitosäännösten estämättä ilmoittaa Liikenteen turvallisuusvirastolle ajoneuvossa valvonnan yhteydessä todetusta viasta tai puutteellisuudesta, joka ilmeisesti on ollut

ajoneuvossa sille viimeksi suoritettussa katsastuksessa.

56 §

Tarkemmat säännökset

Tarkemmat säännökset tämän lain täytäntöönpanosta annetaan valtioneuvoston asetuksella. Valtioneuvoston asetuksella säädetään lisäksi Liikenteen turvallisuusviraston apuna toimivan neuvon antavan koulutustoimikunnan asettamisesta, kokoonpanosta ja tehtävistä.

Tarkempia säännöksiä katsastusluvan myöntämisen edellytyksistä ja katsastustoimipaikalla säilytettävistä asiakirjoista voidaan antaa liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

8 luku

Voimaantulo ja siirtymäsäännökset

57 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 . Lain 3 §:n 1 momentin 6 kohta ja 26 § tulevat kuitenkin voimaan vasta vuoden kuluttua tämän lain voimaantulosta.

Tällä lailla kumotaan ajoneuvojen katsastusluvista annettu laki (1099/1998), jäljempänä *kumottava laki*.

58 §

Siirtymäsäännökset

1. Kumottavan lain nojalla annetut säännökset jäävät edelleen voimaan.

2. Tämän lain voimaan tullessa voimassa olevat katsastusluvut ovat voimassa sellaisinaan luvassa määrätyn ajan. Tällaisen luvan nojalla katsastustoimintaa harjoitetaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleiden säännösten mukaisesti. Luvanhaltijaan on kuitenkin talletettava 26 §:ssä tarkoitetut tiedot katsastuspalvelurekisteriin. Lisäksi luvanhaltijaan sovelletaan 37—46 §:ää.

3. Jos tämän lain voimaan tullessa voimassa olevan katsastusluvan voimassaolo päättyy

aikaisemmin kuin kolmen vuoden kuluttua tämän lain voimaantulosta, luvanhaltija saa jatkaa kyseisen katsastusluvan nojalla luvanmukaista katsastustoimintaa kolme vuotta tämän lain voimaantulosta ilmoitettuaan siitä kirjallisesti Liikenteen turvallisuusvirastolle ennen luvan voimassaolon päättymistä. Jos tällainen ilmoitus on tehty, luvanhaltijan on kyseisenä aikana harjoitettava katsastustoimintaa tämän lain voimaan tullessa voimassa olleiden säännösten mukaisesti. Luvanhaltijan on kuitenkin talletettava 26 §:ssä tarkoitetut tiedot katsastuspalvelurekisteriin. Lisäksi luvanhaltijaan sovelletaan 37—46 §:ää.

4. Kaikkien katsastusluvan haltijoiden on talletettava 26 §:ssä tarkoitetut tiedot katsastuspalvelurekisteriin kuukauden kuluessa mainitun pykälän voimaantulosta.

5. Kumottavan lain 15 §:n mukainen tämän lain voimaan tullessa toiminnassa oleva sivutoimipiste saa jatkaa toimintaansa sellaisenaan siihen asti, kun toimintaa jatkaa 2 tai 3 momentin nojalla se katsastustoimipaikka, josta sivutoimipiste on mainitun 15 §:n mukaisesti hoidettu. Katsastusluvan haltijan oikeus sivutoimipisteeseen päättyy kuitenkin kuuden kuukauden kuluttua siitä, kun 6 §:n 1 kohdassa tarkoitettuja katsastuksia suorittamaan oikeutettu katsastustoimipaikka aloittaa seudulla toimintansa.

6. Edellä 2 ja 3 momentista poiketen tämän lain voimaan tullessa voimassa olevat oikeudet ajoneuvojen katsastukseen katsastustoimipaikan ulkopuolella päättyvät vuoden kuluttua tämän lain voimaantulosta.

7. Henkilön, joka tämän lain voimaan tullessa täyttää katsastuksia suorittavalta henkilöltä edellytetyt pätevyysvaatimukset, katsotaan täyttävän 17 §:ssä ja tämän lain nojalla säädettyt ammattitaitovaatimukset, jos hän suorittaa säädetyn täydennyskoulutuksen mukaan lukien erikoiskoulutuksen kokeen säädetyn väliajoin.

8. Henkilö, joka tämän lain voimaan tullessa täyttää katsastustoiminnasta vastaavalta henkilöltä edellytetyt pätevyysvaatimukset, katsotaan täyttävän 21 §:ssä ja tämän lain nojalla säädettyt ammattitaitovaatimukset, jos hän suorittaa säädetyn täydennyskoulutuksen mukaan lukien erikoiskoulutuksen kokeen säädetyn väliajoin. Kumottavan lain 29 §:n nojalla ammattitaitovaatimukset täyttävän henkilön on suoritettava puuttuva erikoiskou-

lutuksen koe viimeistään kolmen vuoden kulluttua tämän lain voimaantulosta ja sen jälkeen säädetyin väliajoin.

9. Ennen 2 päivää marraskuuta 2007 tehtyjä rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastuksia koskevat todistukset ja muut asiakirjat

säilytetään katsastustoimipaikalla viisitoista vuotta.

10. Tämän lain voimaantullessa voimassa olevat koulutusoikeudet jäävät sellaisinaan voimaan.

2.

Laki

ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 luku

Yleiset säännökset

1 §

Lain soveltamisala

Tässä laissa säädetään ajoneuvolaissa (1090/2002) tarkoitetun ajoneuvojen yksittäishyväksynnän myöntämisestä ja yksittäishyväksynnän myöntäjien toiminnan valvonnasta.

Yksittäishyväksynnän sisällöstä ja yksittäishyväksynnässä noudatettavasta menettelystä sekä toisessa Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa yksittäishyväksytyin ajoneuvon hyväksynnän tunnustamisesta Suomessa säädetään ajoneuvolaissa ja sen nojalla.

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) *yksittäishyväksynnällä* ajoneuvolain 3 §:n 9 kohdassa tarkoitettua menettelyä;

2) *yksittäishyväksynnän myöntäjällä* palvelun tarjoajaa, jonka kanssa Liikenteen turvallisuusvirasto on tehnyt yksittäishyväksyntöjen myöntämistä koskevan sopimuksen;

3) *yksittäishyväksyjällä* henkilöä, jolla on oikeus suorittaa yksittäishyväksyntöjä.

Yksittäishyväksynnän myöntäjä voi tehdä yksittäishyväksynnän yhteydessä ajoneuvolain 50 e §:n 2 momentin 5 kohdassa tarkoitettuja tarkastuksia, mittauksia, laskelmia ja selvityksiä.

3 §

Vastuu yksittäishyväksynnän järjestämisestä

Liikenteen turvallisuusvirasto vastaa ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä Suomessa.

2 luku

Yksittäishyväksynnän järjestäminen

4 §

Yksittäishyväksyntöjen myöntämisen järjestäminen

Liikenteen turvallisuusvirasto järjestää yksittäishyväksyntöjen myöntämisen hankkimalla toimintaan tarvittavat palvelut niiden tuottajilta. Myöntäminen on järjestettävä sopimuksin siten, että toiminnassa tarvittavien palvelujen laatu, yhdenmukaisuus ja saata-

vuus turvataan kohtuullisessa määrin eri puolilla maata.

Liikenteen turvallisuusvirasto tekee sopimuksen yksittäishyväksyntöjen myöntämisestä niiden palvelun tuottajien kanssa, jotka täyttävät tässä laissa tai sen nojalla säädetyt vaatimukset.

5 §

Yksittäishyväksyntätoiminnasta maksettava palvelukorvaus

Liikenteen turvallisuusvirasto määrää sopimuskumppaneille maksettavan palvelukorvauksen suuruudesta.

6 §

Yksittäishyväksynnän hankinnasta ilmoittaminen

Liikenteen turvallisuusvirasto ilmoittaa kotisivuillaan palveluntuottajien mahdollisuudesta tehdä Liikenteen turvallisuusviraston kanssa sopimus yksittäishyväksyntöjen myöntämisestä.

7 §

Ilmoittautuminen sopimuskumppaniksi

Palvelun tarjoaja, joka haluaa tehdä Liikenteen turvallisuusviraston kanssa yksittäishyväksyntöjen myöntämisestä koskevan sopimuksen, jäljempänä *hakija*, on esitettävä Liikenteen turvallisuusvirastolle kirjallinen selvitys seuraavasti:

- 1) yhtiömuodossa toimivan hakijan kaupparekisteriote tai muu vastaava selvitys sekä selvitys omistussuhteista;
- 2) selvitys palvelujen laajuudesta;
- 3) tieto suunnitellusta paikasta ja toimitilasta, jossa toimintaa ryhdytään harjoittamaan;
- 4) arvio toiminnan aloittamisajankohdasta;
- 5) selvitys suunnitelluista palveluajoista;
- 6) selvitys laatujärjestelmästä;
- 7) tieto yksittäishyväksyntöjen myöntämisestä vastaavasta henkilöstä;
- 8) selvitys siitä, miten hakijan on tarkoitus toteuttaa yhteydet ajoneuvoliikennerekistere-

riin sekä miten hakija huolehtii asianmukaisesta tietosuojasta ja tietoturvasta;

9) selvitys siitä, miten hakija tai yhtiömuodossa toimivaan hakijaan määräävässä asemassa oleva täyttää 9, 11, 12 ja 16 §:ssä tarkoitettavat vaatimukset;

10) selvitys siitä, miten hakijan palveluksessa oleva henkilöstö täyttää 11 ja 13—15 §:ssä tarkoitettavat vaatimukset;

11) selvitys siitä, miten toimitilat täyttävät 10 §:ssä tarkoitettavat vaatimukset.

8 §

Yksittäishyväksyntöjen myöntämistä koskeva sopimus

Sopimuksessa on sovittava:

- 1) palvelun laajuudesta;
- 2) toiminnan aloittamisesta;
- 3) paikkakunnasta ja toimitilasta, joissa yksittäishyväksyntään kuuluvat tarkastukset suoritetaan;
- 4) toiminnassa edellytettävistä välineistä;
- 5) palveluajoista;
- 6) ajoneuvoliikennerekisterin käyttämisestä, yksittäishyväksynnän myöntämistä koskevien tietojen tallettamisesta ajoneuvoliikennerekisteriin sekä yksittäishyväksynnän myöntäjältä edellytettävän tietosuojan ja tietoturvan osoittamisesta;
- 7) yksittäishyväksynnän myöntämisestä perittävien maksujen perimisessä ja tilittämisessä Liikenteen turvallisuusvirastolle noudattavasta menettelystä;
- 8) yksittäishyväksyntöjen myöntämistä koskevien asiakirjojen toimittamisesta Liikenteen turvallisuusvirastoon;
- 9) sopimuskaudesta, sopimuksen päättymisestä erityistilanteissa kesken sopimuskauden ja sopimussakosta;
- 10) valvonnasta ja muista keinoista, joilla Liikenteen turvallisuusvirasto voi varmistua yksittäishyväksyntöjen asianmukaisesta myöntämisestä.

3 luku

Yksittäishyväksynnän myöntäjää koskevat vaatimukset

9 §

Yksittäishyväksynnän myöntäjää koskevat yleiset edellytykset

Yksittäishyväksynnän myöntäjän on oltava luotettava, asiantunteva ja riippumaton.

Yksittäishyväksynnän myöntäjällä on oltava vähintään standardin SFS-EN ISO/IEC 17020:2012 tai tätä uudemman kyseisen standardin vaatimukset täyttävä laatujärjestelmä. Yksittäishyväksynnän myöntäjällä on myös oltava tehtävien laajuutta vastaava vastuuvakuutus yksittäishyväksyntätehtävissä ajoneuvolle mahdollisesti aiheutuvien vahinkojen korvaamisen varalle.

Yksittäishyväksynnän myöntäjällä on oltava:

- 1) tehtävän suorittamiseen riittävä ja ammattitaitoinen henkilökunta;
- 2) yksittäishyväksyntäpalvelun laajuus huomioon ottaen tarkoitukseen soveltuvat toimitilat; ja
- 3) asianmukaiset tietoliikenneyhteydet.

Yksittäishyväksynnän myöntäjän on huolehdittava asianmukaisesta tietosuojasta ja tietoturvasta.

10 §

Toimitilat

Yksittäishyväksyntään käytettävien toimitilojen on oltava sellaiset, että yksittäishyväksyttävien ajoneuvojen tarkastukset voidaan suorittaa niissä asianmukaisesti sisätiloissa säästä riippumatta.

Yksittäishyväksyntä saadaan suorittaa toimitilojen ulkopuolella, jos ajoneuvoja on niiden suuren lukumäärän, liikenneturvallisuuden, ympäristöseikkojen tai muun vastaavan syyn takia epätarkoituksenmukaista siirtää toimitiloihin. Jos tarkastuksia tehdään yksittäishyväksynnän myöntäjän toimitilojen ulkopuolella, tilojen tulee täyttää 1 momentissa tarkoitettut vaatimukset.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä tarkastuksiin käytettävistä toimitiloista ja siitä, millä edellytyksillä yksittäishyväksyntään kuuluvat tarkastukset voidaan suorittaa toimitilojen ulkopuolella.

11 §

Yksittäishyväksynnän myöntäjän ja yksittäishyväksyjän luotettavuuden arviointi

Yksittäishyväksynnän myöntäjän luotettavuuden arviointiin sovelletaan, mitä ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetussa laissa (/) säädetään katsastusluvun hakijan luotettavuuden arvioinnista.

Yksittäishyväksyjältä edellytettävään luotettavuuteen ja sen arviointiin sovelletaan, mitä ajoneuvojen katsastusluvusta annetussa laissa säädetään katsastajan luotettavuudesta.

12 §

Yksittäishyväksynnän myöntäjän asiantuntemus

Yksittäishyväksynnän myöntäjä katsotaan asiantuntevaksi, jos myöntäjällä on kutakin toimipaikkaa varten pätevä yksittäishyväksyntöjen myöntämisestä vastaava henkilö. Henkilö voi toimia yksittäishyväksyntöjen myöntämisestä vastaavana henkilönä useammalla kuin yhdellä toimipaikalla, jos hän pystyy tosiasiallisesti vastaamaan tehtävis-tään.

Yksittäishyväksynnän myöntäjän on huolehdittava, että yksittäishyväksyjällä on käytössään yksittäishyväksynnässä tarvittavat säännökset ja määräykset.

13 §

Yksittäishyväksyjän peruskoulutusvaatimukset

Yksittäishyväksyjältä edellytetään peruskoulutuksena vähintään ammattikorkeakoulussa suoritettua tekniikan ja liikenteen alan insinööri (AMK) -tutkintoa, joka on suoritettu autotekniikan koulutusohjelmassa tai muussa soveltuvassa koulutusohjelmassa.

Teknillisen oppilaitoksen autotekniikan opintolinjan tai vastaavan soveltuvan teknikkotason tutkinnon katsotaan täyttävän 1 momentissa tarkoitettua vaatimuksen.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä, siitä mitä pidetään:

- 1) 1 momentissa tarkoitettuina soveltuvina koulutusohjelmina;

2) 2 momentissa tarkoitettuina soveltuvina teknikkotason tutkintoina.

14 §

Yksittäishyväksyjältä vaadittava jatkokoulutus

Yksittäishyväksyjällä on oltava yksittäishyväksyntöjen myöntämistä varten yksittäishyväksyntään tarvittava jatkokoulutus ja siihen sisältyvä ammattitaidon säilyttämiseksi tarkoitettu täydennyskoulutus.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi tarvittaessa antaa 1 momentissa tarkoitettua jatkokoulutusta. Liikenteen turvallisuusvirasto vastaanottaa jatkokoulutukseen liittyvät kokeet.

Tarkempia säännöksiä tarvittavasta jatkokoulutuksesta ja siihen liittyvistä kokeista annetaan liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

15 §

Yksittäishyväksyntöjen myöntämisestä vastaavan henkilön ammattitaitovaatimukset

Yksittäishyväksyntöjen myöntämisestä vastaavan henkilön on täytettävä 13 ja 14 §:ssä säädetty vaatimukset. Lisäksi yksittäishyväksyntöjen myöntämisestä vastaavalla henkilöllä on oltava käytännön kokemusta hyväksyntätoiminnasta.

16 §

Yksittäishyväksynnän myöntäjän riippumattomuuden arviointi

Yksittäishyväksynnän myöntäjää pidetään riippumattomana, jos hakija taikka yhtiömuodossa toimivaan hakijaan määräävässä asemassa oleva ei harjoita tai ole kaupallisesti, taloudellisesti tai muuten riippuvuussuhteessa siihen, joka harjoittaa:

1) ajoneuvojen tai niiden osien valmistusta, maahantuontia, kauppaa, suunnittelua, markkinointia, korjausta tai huoltoa;

2) vakuutustoimintaan liittyvää ajoneuvojen vahinkotarkastustoimintaa; taikka

3) luvanvaraista liikennettä.

Hakija tai muu 1 momentissa tarkoitettu henkilö ei saa olla riippuvuussuhteessa 1 momentissa tarkoitettua toimintaa harjoittavien muodostamaan järjestöön.

Edellä 1 ja 2 momentissa tarkoitettuna riippuvuussuhteena ei pidetä:

1) yksittäishyväksyntään tarvittavien tilojen ja laitteiden vuokrausta 1 momentissa tarkoitettua toimintaa harjoittavalta tai harjoittavalle; eikä

2) toimimista ajoneuvolaissa tarkoitettuna hyväksyttynä asiantuntijana tai tutkimuslaitoksena.

Hakijan on järjestettävä toimintansa siten, ettei 3 momentissa tarkoitettu menettely tai toiminta vaikuta yksittäishyväksynnän lopputulokseen.

17 §

Yksittäishyväksynnän myöntäjää koskevien edellytysten täyttämisen osoittaminen

Hakijan on 9 §:n 2 momentissa tarkoitettua laatujärjestelmää koskevien vaatimusten täyttymiseksi esitettävä Mittatekniikan keskuksen tai muun vastaavan laitoksen antama todistus tai lausunto edellytysten täyttymisestä.

Yksittäishyväksynnän myöntäjälle säädettyjen muiden kuin 1 momentissa tarkoitettujen edellytysten täyttymistä arvioitaessa on otettava huomioon Mittatekniikan keskuksen tai muun vastaavan laitoksen antama todistus tai lausunto edellytysten täyttymisestä.

4 luku

Yksittäishyväksyntätoimintaa koskevat vaatimukset

18 §

Tasapuolisuus

Yksittäishyväksynnän myöntäjän on tarjottava palveluita tasapuolisesti kaikille niitä haluaville.

Yksittäishyväksyntöjen myöntäminen on järjestettävä siten, etteivät muut seikat kuin ajoneuvon säännösten- ja määräystenmukaisuuteen liittyvä arviointi voi vaikuttaa hyväksynnän lopputulokseen.

19 §

Poikkeukset hallintolain soveltamisesta

Sen estämättä, mitä hallintolain (434/2003) 28 §:n 1 momentin 4 kohdassa säädetään, yksittäishyväksyjä saa suorittaa ajoneuvolle yksittäishyväksynnän, vaikka hänen työnantajansa on tarkastanut saman ajoneuvon vaatimustenmukaisuuden kokonaan tai osittain ajoneuvolaissa tarkoitettuna tutkimuslaitoksena tai hyväksyttynä asiantuntijana. Yksittäishyväksyjä ei kuitenkaan saa tällöin suorittaa yksittäishyväksynnässä tarvittavia tarkastuksia ja mittauksia, ellei kyse ole 2 §:n 2 momentissa tarkoitettusta toimenpiteestä.

20 §

Asiakirjojen säilyttäminen ja luovuttaminen

Yksittäishyväksynnän myöntäjän on toimittava yksittäishyväksynnän myöntämistä koskeva asiakirjat Liikenteen turvallisuusvirastolle säilytettäväksi sen jälkeen, kun yksittäishyväksyntä on tehty. Liikenteen turvallisuusvirasto saa luovuttaa näitä asiakirjoja teknisellä käyttöyhteydellä sen estämättä, mitä niiden salassapidosta säädetään, ajoneuvojen katsastus- tai rekisteröintitehtäviä suorittaville sekä yksittäishyväksyntöjen myöntämistoimintaa harjoittaville kyseistä toimintaa varten.

Jos yksittäishyväksynnän myöntämistä koskevan asian käsittely on kesken, kun yksittäishyväksynnän myöntäjän toiminta päättyy, yksittäishyväksynnän myöntäjän on toimitettava asiassa kertyneet asiakirjat Liikenteen turvallisuusvirastolle edelleen yksittäishyväksynnän hakijalle palautettavaksi.

21 §

Kirjanpidon eriyttäminen

Yksittäishyväksynnän myöntäjän on eriytettävä yksittäishyväksyntää koskeva kirjanpito muun toiminnan kirjanpidosta.

5 luku

Yksittäishyväksyntätoiminnan valvonta

22 §

Valvonta

Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo yksittäishyväksyntöjen myöntämistä sekä tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista. Liikenteen turvallisuusvirasto voi käyttää valvonnassa Mittatekniikan keskuksen tai muun vastaavan laitoksen apua.

23 §

Tiedonsaanti

Yksittäishyväksynnän myöntäjän on annettava salassapitosäännösten estämättä Liikenteen turvallisuusvirastolle valvonnassa tarvittavat tiedot mukaan lukien tarvittavat tiedot yksittäishyväksynnän myöntäjän kirjanpidosta, varainhallinnasta, hallinnosta ja tilojen vuokrauksesta, yksittäishyväksyjästä sekä yksittäishyväksyntätoiminnasta.

Yksittäishyväksynnän myöntäjän on viipymättä ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle sellaisista toimintaansa koskevista muutoksista, joilla voi olla vaikutusta yksittäishyväksyntöjen myöntämiseen.

24 §

Tiloissa tehtävät tarkastukset

Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus tehdä tarkastuksia paikoissa, joissa yksittäishyväksyntöjä myönnetään. Yksittäishyväksynnän myöntäjän on järjestettävä olosuhteet sellaisiksi, että tarkastus voidaan suorittaa asianmukaisesti. Tarkastusta ei saa suorittaa pysyväisluonteiseen asumiseen käytettävässä tilassa.

25 §

Ajoneuvon tarkastus

Yksittäishyväksyntätoiminnan valvomiseksi Liikenteen turvallisuusvirasto saa heti yksittäishyväksynnän jälkeen suorittaa ajoneuvolle yksittäishyväksyntää vastaavan tarkastuksen tai osan siitä. Tarkastuksen suorittamiseksi Liikenteen turvallisuusviraston vir-

kamies saa pysäyttää ajoneuvon sen poistussa yksittäishyväksyntäpaikalta. Liikenteen turvallisuusvirasto saa myös muutoin suorittaa yksittäishyväksytyille ajoneuvolle yksittäishyväksyntää vastaavan tarkastuksen tai osan siitä, jos Liikenteen turvallisuusvirastolla on syytä epäillä, että yksittäishyväksytyssä ajoneuvossa on liikenneturvallisuuteen tai ympäristöön vaikuttavia vakavia puutteita. Ajoneuvon tarkastus saadaan suorittaa sen yksittäishyväksynnän myöntäjän tiloissa, joka on myöntänyt ajoneuvolle yksittäishyväksynnän.

Liikenteen turvallisuusviraston suorittama tarkastus korvaa suoritetuilta osin aiemmin suoritettua yksittäishyväksyntää. Tarkastukseen sovelletaan, mitä ajoneuvolaissa ja sen nojalla säädetään yksittäishyväksynnästä.

26 §

Yksittäishyväksynnän peruuttaminen

Liikenteen turvallisuusvirasto voi peruuttaa yksittäishyväksynnän ja edellyttää ajoneuvon toimittamista uudelleen yksittäishyväksyttäväksi, jos se havaitsee, että yksittäishyväksynnässä on hyväksytty ajoneuvo virheellisin perustein. Jos yksittäishyväksynnässä havaittu vika tai puutteellisuus on vähäinen, Liikenteen turvallisuusvirasto voi yksittäishyväksynnän peruuttamisen sijasta edellyttää ajoneuvossa todetun vian tai puutteellisuuden korjaamista asettamassaan määräajassa.

Ajoneuvo on käyttökiellossa, jos korjattavaksi edellytettyä puutetta tai vikaa ei korjata määräajassa. Käyttökiellossa olevaa ajoneuvoa ei saa käyttää liikenteessä ennen kuin käyttökieltoon johtaneet vikat ja puutteellisuudet on korjattu.

27 §

Sopimuksen purkamisen

Liikenteen turvallisuusvirasto voi purkaa yksittäishyväksyntöjen myöntämistä koskevan sopimuksen, jos yksittäishyväksynnän myöntäjä:

1) ei täytä 9—16 §:ssä säädettyjä edellytyksiä;

2) kieltäytyy antamasta Liikenteen turvallisuusvirastolle toiminnan valvonnassa tarvittavia tietoja;

3) rikkoo 8 §:ssä tarkoitettua sopimusta niin, että yksittäishyväksyntöjen asianmukainen myöntäminen vaarantuu; tai

4) myöntää yksittäishyväksyntöjä niitä koskevien säännösten tai määräysten vastaisesti.

Sopimuksen purkamisen edellytyksenä on, että Liikenteen turvallisuusvirasto on antanut 1 momentissa tarkoitetuista rikkomuksista tai laiminlyönneistä yksittäishyväksynnän myöntäjälle huomautuksia tai kirjallisen varoituksen, mikä ei ole johtanut mainittujen rikkomusten tai laiminlyöntien korjaamiseen.

28 §

Liikenteen turvallisuusviraston tiedonsaanti-oikeus ja oikeus tietojen edelleen luovuttamiseen

Liikenteen turvallisuusvirastolla on sen estämättä, mitä tietojen salassapidosta säädetään, oikeus saada teknisellä käyttöyhteydellä tehtäviensä hoitamisen kannalta välttämättömät tiedot rikosrekisteristä ja käyttää ajoneuvoliikennerekisterin tietoja yksittäishyväksyntöjen myöntämisen edellytyksiksi säädettyjen luotettavuusvaatimusten selvittämiseksi ja valvontaa varten. Tieto rikoksesta voidaan sopimuksen purkamisen perusteena luovuttaa salassapitosäännösten estämättä yksittäishyväksynnän myöntäjälle.

29 §

Tietojen antaminen epäillystä rikoksesta ja ajoneuvon vaatimustenvastaisuudesta

Rikoksen esitutkintaa, syyteharkintaa tai ajo-oikeuspäätöksen tekevä viranomaislainen saa salassapitosäännösten estämättä ilmoittaa Liikenteen turvallisuusvirastolle epäillystä rikoksesta, jolla voi olla vaikutusta arvioitaessa yksittäishyväksynnän myöntäjän ja yksittäishyväksyjän luotettavuutta yksittäishyväksynnän myöntäjäksi tai yksittäishyväksyjäksi.

Liikennevalvontaa tekevä viranomaislainen saa salassapitosäännösten estämättä ilmoittaa Liikenteen turvallisuusvirastolle ajoneuvossa

valvonnan yhteydessä todetusta vaatimusten vastaisuudesta, joka ilmeisesti on ollut ajoneuvossa jo yksittäishyväksyntää myönnettäessä.

30 §

Salassapitovelvollisuus

Yksittäishyväksynnän myöntäjä ja hänen palveluksessaan oleva eivät saa ilmaista sivulliselle tietoonsa saamaa 11 §:ssä tarkoitettun henkilön tekemää rikosta koskevaa tietoa, joka on saatu 28 §:n nojalla.

6 luku

Erinäiset säännökset

31 §

Oikaisun hakeminen ja muutoksenhaku

Yksittäishyväksynnän myöntäjän tekemään yksittäishyväksyntää koskevaan päätökseen saa vaatia oikaisua Liikenteen turvallisuusvirastolta siten kuin hallintolaissa säädetään.

Liikenteen turvallisuusviraston oikaisuvaatimuksen johdosta tekemään päätökseen tai sen tämän lain nojalla muutoin tekemään päätökseen haetaan muutosta siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään. Hallinto-oikeuden päätökseen saa hakea muutosta vain, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan.

32 §

Virka-apu

Poliisi on velvollinen antamaan virka-apua tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamisen valvomiseksi.

33 §

Viittaukset rikoslain rangaistussäännöksiin

Rangaistus rekisterimerkintärikoksesta säädetään rikoslain (39/1889) 16 luvun

7 §:ssä ja rangaistus virkavallan anastuksesta rikoslain 16 luvun 9 §:ssä.

Rangaistus salassapitovelvollisuuden rikkomisesta säädetään rikoslain 38 luvun 1 ja 2 §:ssä sekä 40 luvun 5 §:ssä.

34 §

Virkavastuu

Yksittäishyväksyntöjen myöntämisestä vastaavaan henkilöön ja yksittäishyväksyntään sovelletaan yksittäishyväksyntään liittyvissä tehtävissä rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä.

Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974).

35 §

Maksu yksittäishyväksynnästä

Yksittäishyväksynnästä peritään Liikenteen turvallisuusvirastolle maksu valtion maksuperustelaissa (150/1992) säädettyjen perusteiden mukaan.

7 luku

Voimaantulo ja siirtymäsäännökset

36 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Tällä lailla kumotaan ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä annettu laki (227/2009).

37 §

Siirtymäsäännökset

Ennen tämän lain voimaantuloa Liikenteen turvallisuusvirasto voi tehdä 8 §:ssä tarkoitettuja sopimuksia palvelun tuottajien kanssa.

Edellä 14 §:ssä säädettyjen jatkokoulutusvaatimusten katsotaan täyttyvän vuoden ajan tämän lain voimaantulosta, jos yksittäishy-

väksyjällä on lain voimaan tullessa yksittäishyväksyttävän ajoneuvon ajoneuvoluokan mukaiset rekisteröintikatsastusoikeudet. Jatkokoulutusvaatimuksen katsotaan täyttyvän tämän jälkeenkin, jos henkilö suorittaa am-

mattitaidon säilyttämiseksi tarkoitetun, 14 §:n nojalla säädettävän täydennyskoulutuksen.

3.

Laki

ajoneuvojen yksittäishyväksynnän väliaikaisesta järjestämisestä annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajoneuvojen yksittäishyväksynnän väliaikaisesta järjestämisestä annetun lain (228/2009) 1 ja 4 § sekä
lisätään lakiin uusi 8 a § seuraavasti:

1 §

Lain tarkoitus

Tässä laissa säädetään ajoneuvojen yksittäishyväksyntöjen myöntämisestä siihen asti, kunnes ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä annettu laki (/) tulee voimaan.

4 §

Yksittäishyväksynnän myöntäjä

Ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain (/) ja sen nojalla annettujen säännösten mukaan rekisteröintikatsastuksia suorittamaan oikeutetut katsastustoimipaikat suorittavat tässä laissa tarkoitetut yksittäishyväksynät (*yksittäishyväksynnän myöntäjä*).

8 a §

Yksittäishyväksynnän peruuttaminen

Liikenteen turvallisuusvirasto voi peruuttaa yksittäishyväksynnän ja edellyttää ajoneuvon toimittamista uudelleen yksittäishyväksyttäväksi, jos Liikenteen turvallisuusvirasto havaitsee, että yksittäishyväksynnässä on hyväksytty ajoneuvo virheellisin perustein. Jos yksittäishyväksynnässä havaittu vika tai puutteellisuus on vähäinen, Liikenteen turvallisuusvirasto voi yksittäishyväksynnän peruuttamisen sijasta edellyttää ajoneuvossa todetun vian tai puutteellisuuden korjaamista asettamassaan määräajassa.

Ajoneuvo on käyttökiellossa, jos korjattavaksi edellytettyä puutetta tai vikaa ei korjata määräajassa. Käyttökiellossa olevaa ajoneuvoa ei saa käyttää liikenteessä ennen kuin käyttökieltoon johtaneet viat ja puutteellisuudet on korjattu.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä
kuuta 20 _____.

4.

Laki**katsastustoiminnan valvontamaksusta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

<p>1 luku</p> <p>Yleiset säännökset</p> <p>1 §</p> <p><i>Lain tarkoitus</i></p> <p>Ajoneuvoturvallisuuden kehittämistä ja valvontaa, katsastuksen tukitoimintoja, kehittämistä ja valvontaa sekä ajoneuvoja koskevan rekisterin pitämiseen katsastustehtäviä varten kannetaan valtiolle katsastustoiminnan valvontamaksua sen mukaan kuin tässä laissa säädetään.</p> <p>2 §</p> <p><i>Määritelmät</i></p> <p>Tässä laissa tarkoitetaan:</p> <p>1) <i>katsastusluvalla</i> ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetussa laissa (/) tarkoitettua katsastuslupaa;</p> <p>2) <i>maksukaudella</i> yhtä kalenterikuukautta.</p> <p>3 §</p> <p><i>Maksuvelvollinen</i></p> <p>Velvollinen suorittamaan katsastustoiminnan valvontamaksua on katsastusluvan haltija.</p> <p>4 §</p> <p><i>Toimivaltainen viranomainen</i></p> <p>Katsastustoiminnan valvontamaksun kantamisesta ja valvonnasta huolehtii Liikenteen turvallisuusvirasto, joka voi antaa tarkempia määräyksiä maksumenettelystä ja valvonta-</p>	<p>maksun määrittämiseen liittyvästä kirjanpidosta.</p> <p>2 luku</p> <p>Katsastustoiminnan valvontamaksun määrittäminen ja kanto</p> <p>5 §</p> <p><i>Maksun määrä ja perusteet</i></p> <p>Maksun määrä on 2,90 euroa jokaisesta maksukauden aikana katsastustoimipaikalla suoritetusta, ajoneuvoliikennerekisteriin merkitystä katsastuksesta ja jälkitarkastuksesta.</p> <p>6 §</p> <p><i>Maksun määrittäminen</i></p> <p>Liikenteen turvallisuusviraston tulee maksukauden päätyttyä viivytyksettä määrätä maksukaudelta maksettava maksu katsastuksista ja jälkitarkastuksista. Maksu määrätään lähettämällä katsastusluvan haltijalle lasku ajoneuvoliikennerekisteriin talletettujen tietojen sekä saadun muun selvityksen perustella.</p> <p>Jos katsastusluvan haltija ei ole saanut 1 momentissa tarkoitettua laskua maksukaudelta seuraavan kalenterikuukauden 15 päivään mennessä, luvanhaltijan on välittömästi pyydettyä virastolta lasku.</p> <p>7 §</p> <p><i>Maksun suorittaminen</i></p> <p>Maksukauden maksu on suoritettava viimeistään maksuunpanon yhteydessä määrät-</p>
--	--

tynä eräpäivänä. Eräpäivä on 21 päivän kulluttua siitä, kun maksu on määrätty.

Jos maksuvelvollinen ei ole maksanut maksua eräpäivänä tai on maksanut sitä vähemmän kuin maksupäätöksessä on määrätty, Liikenteen turvallisuusviraston on viipymättä annettava suorittamatta jääneestä maksusta maksukehoitus.

8 §

Maksaminen eräpäivän jälkeen

Eräpäivän jälkeen maksetulle maksulle lasketaan viivästyseuraamukset siten kuin veronlisäyksestä ja viivekorosta annetussa laissa (1556/1995) säädetään.

Jos maksuunpannun maksun viivästyseuraamuksia ei ole suoritettu maksun maksamisen yhteydessä, viivästyseuraamusten johdosta maksamatta jäänyt osa maksusta ja sille lasketut viivästyseuraamukset kannetaan erikseen.

9 §

Maksun kanto

Maksupaikoista, maksamisesta aiheutuvista kuluista, rahalaitoksen vastaanottamien maksujen suorittamisesta Liikenteen turvallisuusvirastolle sekä rahalaitokselle suoritettavaan tiedonsiirtokorvaukseen ja rahalaitoksen maksujen siirtämisen laiminlyönnin johdosta suoritettavaan viivästyskorkoon sovelletaan, mitä veronkantalain (609/2005) 7, 12 ja 14 §:ssä säädetään.

3 luku

Oikaisu ja muutoksenhaku

10 §

Oikaisu maksuvelvollisen hyväksi

Jos maksuvelvolliselle on virheen johdosta määrätty liikaa maksua, maksupäätös on oikaistava, jollei asiaa ole valitukseen annettulla päätöksellä ratkaistu. Oikaisu maksuvelvollisen hyväksi voidaan tehdä kolmen vuoden kuluessa maksun määräämistä seuraavan kalenterikuukauden alusta.

11 §

Oikaisu maksunsaajan hyväksi

Jos maksuvelvolliselle on laskuvirheen tai siihen verrattavan erehdyksen vuoksi taikka sen johdosta, ettei asiaa ole joltakin osalta tutkittu, jäänyt määräämättä säädetty maksu tai osa siitä, maksupäätös on oikaistava, jollei asiaa ole valitukseen annettulla päätöksellä ratkaistu. Oikaisu maksunsaajan hyväksi voidaan tehdä vuoden kuluessa sitä seuraavan kalenterikuukauden alusta, jolloin maksu määrättiin tai olisi pitänyt määrätä.

12 §

Oikaisuvaatimus

Maksua koskevaan päätökseen haetaan oikaisua Liikenteen turvallisuusvirastolta. Oikaisuvaatimus on esitettävä maksun määräämistä koskevassa asiassa kolmen vuoden kuluessa maksun määräämistä seuraavan kalenterikuukauden alusta, kuitenkin viimeistään 60 päivän kuluttua päätöksen tiedoksisaanista.

13 §

Muutoksenhaku hallinto-oikeuteen

Liikenteen turvallisuusviraston oikaisuvaatimuksen johdosta tekemään päätökseen haetaan muutosta siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään. Valtion puolesta valitusoikeus Liikenteen turvallisuusviraston päätökseen on Liikenteen turvallisuusviraston hallintoasioista vastaavalla johtajalla. Valtion puolesta valitus voidaan kuitenkin tehdä vain, jos oikeuskäytännön yhtenäisyyden vuoksi on tärkeätä saattaa asia tuomioistuimen ratkaistavaksi.

14 §

Maksun suorittaminen muutoksenhaun aikana

Maksu on muutoksenhausta huolimatta suoritettava säädettyssä ajassa, jollei hallinto-oikeus päättä toisin.

15 §

Muutoksenhaku korkeimpaan hallinto-oikeuteen

Hallinto-oikeuden päätökseen saa hakea muutosta valittamalla korkeimpaan hallinto-oikeuteen, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan. Valtion puolesta valitusoikeus on Liikenteen turvallisuusviraston hallintoasioista vastaavalla johtajalla. Valtion puolesta valitus voidaan kuitenkin tehdä vain, jos oikeuskäytännön yhtenäisyyden vuoksi on tärkeätä saattaa asia korkeimman hallinto-oikeuden ratkaistavaksi.

16 §

Palautettavalle määrälle suoritettava korko

Jos maksua palautetaan maksuunpanon oikaisun tai muutoksenhaun johdosta, palautettavalle maksulle maksetaan verotusmenetelystä annetun lain (1558/1995) 4 luvussa sää-

detty palautuskorko eräpäivästä takaisinmaksupäivään.

4 luku

Erinäiset säännökset

17 §

Tietojenantovelvollisuus

Maksuvelvollisen on pyydetäessä esitettävä Liikenteen turvallisuusvirastolle tai tämän määräämälle asiantuntevalle ja esteettömälle henkilölle tarkastusta varten kirjanpitoaineistonsa ja muut maksujen määräämistä ja valvontaa varten välttämättömät tiedot pyydettyssä muodossa.

18 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

5.

Laki**ajoneuvolain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti muutetaan ajoneuvolain (1090/2002) 3 §:n 27 kohta sekä 53, 59, 85 ja 94 §, sellaisina kuin niistä ovat 3 §:n 27 kohta laissa 226/2009, 85 § osaksi laissa 276/2010 ja 94 § laissa 276/2010, sekä

lisätään 3 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 226/2009, uusi 28 kohta seuraavasti:

3 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

27) *lopullisella poistolla* ensirekisteröidyn ajoneuvon lopullista poistamista liikennekäytöstä Suomessa ja tämän tiedon merkitsemistä rekisteriin;

28) *jälkitarkastuksella* katsastuksessa hylätylle ajoneuvolle kuukauden kuluessa katsastuksesta suoritettavaa tarkastusta.

53 §

Määräaikaiskatsastuksen sisältö

Ajoneuvo on esitettävä määräaikaiskatsastukseen ajoneuvon kunnon ja rekisteriin merkittyjen tietojen tarkastamiseksi. Valtioneuvoston asetuksella säädetään tarkemmin määräaikaiskatsastuksen sisällöstä. Liikenteen turvallisuusvirasto antaa kuitenkin tarkemmat määräykset paineilmajarrujen ja sähköhjattujen jarrujen tarkastuksesta määräaikaiskatsastuksessa.

59 §

Katsastuksen ja jälkitarkastuksen suorittaja

Katsastuksen suorittajasta säädetään ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetussa laissa (/).

Määräaikais- ja valvontakatsastuksen jälkeen suoritettava jälkitarkastus saadaan suo-

rittaa missä tahansa ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetussa laissa tarkoitetussa katsastustoimipaikassa, jolla on katsastusluvan mukaan oikeus katsastaa kyseinen ajoneuvo. Rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastuksen jälkeen suoritettava jälkitarkastus suoritetaan samassa katsastustoimipaikassa, joka on hylännyt ajoneuvon katsastuksessa.

85 §

Valvontakatsastukseen määrääminen

Jos poliisimies, tullimies tai rajavartiomies katsoo, että ajoneuvon vaatimustenmukaisuudessa, kunnossa tai erityisesti jarruissa havaitut viat tai puutteet voivat aiheuttaa sellaisen ympäristöhaitan tai turvallisuusriskin, että ajoneuvon tiellä suoritettavaa tarkastusta perusteellisempi tarkastus on aiheellista suorittaa, hän voi määrätä ajoneuvon katsastettavaksi (*valvontakatsastus*). Liikenteen turvallisuusvirasto korvaa tällaisen valvontakatsastuksen kohtuulliset kustannukset katsastustoimipaikalle, jos ajoneuvossa ei ole katsastuksessa tai tienvarsitarkastuksessa todettu olevan vikaa tai puutteellisuutta. Poliisimies, tullimies tai rajavartiomies voi määrätä ajoneuvon valvontakatsastukseen myös, jos aikaisemmin annettua ajoneuvon korjauskehoitusta ei ole noudatettu. Jos ajoneuvoa ei ole poliisimiehen, tullimiehen tai rajavartiomiehen määräämässä ajassa esitetty valvontakatsastukseen, ajoneuvoa ei saa käyttää liikenteessä, ennen kuin se on hyväksytty valvontakatsastuksessa. Valvontakatsastukseen so-

velletään, mitä 53, 54 ja 56–58 §:ssä säädetään. Jos poliisimies, tullimies tai rajavartiolaitos katsoo yksityiskohtaisemman tarkastuksen tarpeelliseksi ajoneuvon saamien vaurioiden tai muun erityisen syyn vuoksi, hän voi määrätä valvontakatsastuksen laajennettavaksi rekisteröintikatsastusta vastaavaksi. Myös Ahvenanmaan maakunnassa tai ulkomailla rekisteröity tai käyttöön otettu ajoneuvo voidaan määrätä valvontakatsastukseen.

Valtioneuvoston asetuksella säädetään siitä, millä ehdoin 1 momentin mukaisesti käyttökiellossa olevan ajoneuvon saa kuljettaa valvontakatsastukseen, ja toimenpiteistä, jos ajoneuvoa ei voida valvontakatsastuksessa luotettavasti yksilöidä, sekä muista valvontakatsastukseen liittyvistä seikoista.

94 §

Tietojen merkitseminen ja ilmoittaminen rekisteriin

Ajokieltoa ja katsastusta, museoajoneuvoksi hyväksymistä ja sen peruuttamista sekä teknistä tienvarsitarkastusta koskevien tietojen ilmoittamisesta ja merkitsemisestä ajoneuvoliikennerekisteriin ja merkitsemisestä rekisteröintitodistukseen säädetään valtioneuvoston asetuksella. Rekisteriin talletettavista tiedoista säädetään erikseen.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä
kuuta 20 _____ .

Helsingissä 14 päivänä maaliskuuta 2013

Pääministerin estyneenä ollessa, ulkoasiainministeri

ERKKI TUOMIOJA

Liikenneministeri *Merja Kyllönen*

*Liite
Rinnakkaistekstit*

3.

Laki

ajoneuvojen yksittäishyväksynnän väliaikaisesta järjestämisestä annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajoneuvojen yksittäishyväksynnän väliaikaisesta järjestämisestä annetun lain (228/2009) 1 ja 4 § sekä
lisätään lakiin uusi 8 a § seuraavasti:

Voimassa oleva laki

1 §

Lain tarkoitus

Tässä laissa säädetään ajoneuvojen yksittäishyväksyntöjen myöntämisestä siihen asti, kunnes ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä annettu laki (227/2009) tulee voimaan.

4 §

Yksittäishyväksynnän myöntäjä

Ajoneuvojen katsastusluvista annetun lain (1099/1998) ja sen nojalla annettujen säännösten mukaan rekisteröintikatsastuksia suorittamaan oikeutetut katsastustoimipaikat suorittavat tässä laissa tarkoitetut yksittäishyväksynät (*yksittäishyväksynnän myöntäjä*).

Ehdotus

1 §

Lain tarkoitus

Tässä laissa säädetään ajoneuvojen yksittäishyväksyntöjen myöntämisestä siihen asti, kunnes ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä annettu laki (/) tulee voimaan.

4 §

Yksittäishyväksynnän myöntäjä

Ajoneuvojen *katsastustoiminnasta* annetun lain (/) ja sen nojalla annettujen säännösten mukaan rekisteröintikatsastuksia suorittamaan oikeutetut katsastustoimipaikat suorittavat tässä laissa tarkoitetut yksittäishyväksynät (*yksittäishyväksynnän myöntäjä*).

8 a §

Yksittäishyväksynnän peruuttaminen

Liikenteen turvallisuusvirasto voi peruuttaa yksittäishyväksynnän ja edellyttää ajoneuvon toimittamista uudelleen yksittäishyväksyttäväksi, jos Liikenteen turvallisuusvirasto ha-

vaitsee, että yksittäishyväksynnässä on hyväksytty ajoneuvo virheellisin perustein. Jos yksittäishyväksynnässä havaittu vika tai puutteellisuus on vähäinen, Liikenteen turvallisuusvirasto voi yksittäishyväksynnän peruuttamisen sijasta edellyttää ajoneuvossa todetun vian tai puutteellisuuden korjaamista asettamassaan määräajassa.

Ajoneuvo on käyttökiellossa, jos korjattavaksi edellytettyä puutetta tai vikaa ei korjata määräajassa. Käyttökiellossa olevaa ajoneuvoa ei saa käyttää liikenteessä ennen kuin käyttökieltoon johtaneet vikat ja puutteellisuudet on korjattu.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä
kuuta 20 _____ .

5.

Laki**ajoneuvolain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajoneuvolain (1090/2002) 3 §:n 27 kohta sekä 59 ja 94 §, sellaisena kuin niistä
ovat, 3 §:n 27 kohta laissa 226/2009 ja 94 § laissa 276/2010, sekä
lisätään 3 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 226/2009, uusi 28 kohta seuraavasti:

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

3 §

3 §

*Määritelmät**Määritelmät*

Tässä laissa tarkoitetaan:

Tässä laissa tarkoitetaan:

27) *lopullisella poistolla* ensirekisteröidyn ajoneuvon lopullista poistamista liikennekäytöstä Suomessa ja tämän tiedon merkitsemistä rekisteriin.

27) *lopullisella poistolla* ensirekisteröidyn ajoneuvon lopullista poistamista liikennekäytöstä Suomessa ja tämän tiedon merkitsemistä rekisteriin;

28) *jälkitarkastuksella* katsastuksessa hylätylle ajoneuvolle kuukauden kuluessa katsastuksesta suoritettavaa tarkastusta.

53 §

53 §

*Määräaikaiskatsastuksen sisältö**Määräaikaiskatsastuksen sisältö*

Ajoneuvo on esitettävä määräaikaiskatsastukseen ajoneuvon kunnon ja rekisteriin merkittyjen tietojen tarkastamiseksi. Valtioneuvoston asetuksella säädetään tarkemmin määräaikaiskatsastuksen sisällöstä.

Ajoneuvo on esitettävä määräaikaiskatsastukseen ajoneuvon kunnon ja rekisteriin merkittyjen tietojen tarkastamiseksi. Valtioneuvoston asetuksella säädetään tarkemmin määräaikaiskatsastuksen sisällöstä. *Liikenteen turvallisuusvirasto antaa kuitenkin tarkemmat määräykset paineilmajarrujen ja sähköohjattujen jarrujen tarkastuksesta määräaikaiskatsastuksessa.*

59 §

Katsastuksen suorittaja

Katsastuksen suorittajasta säädetään ajoneuvojen katsastusluvista annetussa laissa (1099/1998).

59 §

Katsastuksen ja jälkitarkastuksen suorittaja

Katsastuksen suorittajasta säädetään ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetussa laissa (/).

Määräaikais- ja valvontakatsastuksen jälkeen suoritettava jälkitarkastus saadaan suorittaa missä tahansa ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetussa laissa tarkoitetussa katsastustoimipaikassa, jolla on katsastusluvan mukaan oikeus katsastaa kyseinen ajoneuvo. Rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastuksen jälkeen suoritettava jälkitarkastus suoritetaan samassa katsastustoimipaikassa, joka on hylännyt ajoneuvon katsastuksessa.

85 §

Valvontakatsastukseen määrääminen

Jos poliisimies, tullimies tai rajavartiomies katsoo, että ajoneuvon kunnossa ja erityisesti jarruissa havaitut puutteet voivat aiheuttaa sellaisen turvallisuusriskin, että ajoneuvon tiellä suoritettavaa tarkastusta perusteellisempi tarkastus on aiheellinen suorittaa, hän voi määrätä ajoneuvon katsastettavaksi (*valvontakatsastus*). Liikenteen turvallisuusvirasto korvaa tällaisen valvontakatsastuksen kohtuulliset kustannukset katsastustoimipaikalle. Poliisimies, tullimies tai rajavartiomies voi määrätä ajoneuvon valvontakatsastukseen myös, jos aikaisemmin annettua ajoneuvon korjauskehotusta ei ole noudatettu. Jos ajoneuvoa ei ole poliisimiehen, tullimiehen tai rajavartiomiehen määräämässä ajassa esitetty valvontakatsastukseen, ajoneuvoa ei saa käyttää liikenteessä, ennen kuin se on hyväksytty valvontakatsastuksessa. Valvontakatsastukseen sovelletaan, mitä 53, 54 ja 56–58 §:ssä säädetään. Jos poliisimies, tullimies tai rajavartiomies katsoo yksityiskohtaisemman tarkastuksen tarpeelliseksi ajoneuvon saamien vaurioiden tai muun erityisen syyn vuoksi, hän voi määrätä valvontakatsastuksen laajennettavaksi rekisteröintikatsastusta vastaavaksi. Myös Ahvenanmaan maakunnassa tai ulkomailta rekisteröity tai käyttöön otettu ajoneuvo voidaan määrätä valvontakatsastuk-

85 §

Valvontakatsastukseen määrääminen

Jos poliisimies, tullimies tai rajavartiomies katsoo, että ajoneuvon vaatimustenmukaisuudessa, kunnossa tai erityisesti jarruissa havaitut viat tai puutteet voivat aiheuttaa sellaisen ympäristöhaitan tai turvallisuusriskin, että ajoneuvon tiellä suoritettavaa tarkastusta perusteellisempi tarkastus on aiheellista suorittaa, hän voi määrätä ajoneuvon katsastettavaksi (*valvontakatsastus*). Liikenteen turvallisuusvirasto korvaa tällaisen valvontakatsastuksen kohtuulliset kustannukset katsastustoimipaikalle, jos ajoneuvossa ei ole katsastuksessa tai tienvarsitarkastuksessa todettu olevan vikaa tai puutteellisuutta. Poliisimies, tullimies tai rajavartiomies voi määrätä ajoneuvon valvontakatsastukseen myös, jos aikaisemmin annettua ajoneuvon korjauskehotusta ei ole noudatettu. Jos ajoneuvoa ei ole poliisimiehen, tullimiehen tai rajavartiomiehen määräämässä ajassa esitetty valvontakatsastukseen, ajoneuvoa ei saa käyttää liikenteessä, ennen kuin se on hyväksytty valvontakatsastuksessa. Valvontakatsastukseen sovelletaan, mitä 53, 54 ja 56–58 §:ssä säädetään. Jos poliisimies, tullimies tai rajavartiomies katsoo yksityiskohtaisemman tarkastuksen tarpeelliseksi ajoneuvon saamien vaurioiden tai muun erityisen syyn vuoksi, hän voi määrätä valvontakatsastuksen laajennet-

seen.

Valtioneuvoston asetuksella säädetään siitä, millä ehdoin 1 momentin mukaisesti käyttökiellossa olevan ajoneuvon saa kuljettaa valvontakatsastukseen, ja toimenpiteistä, jos ajoneuvoa ei voida valvontakatsastuksessa luotettavasti yksilöidä, sekä muista valvontakatsastukseen liittyvistä seikoista.

94 §

Tietojen ilmoittaminen rekisteriin

Ajokieltoa ja muuta määräaika- ja valvontakatsastusta, museoajoneuvoksi hyväksymistä ja sen peruuttamista sekä teknistä tienvarsitarkastusta koskevien tietojen ilmoittamisesta rekisteriin ja merkitsemisestä ajoneuvon rekisteröinnistä annettavaan todistukseen säädetään valtioneuvoston asetuksella. Rekisteriin tallettavista tiedoista säädetään erikseen.

tavaksi rekisteröintikatsastusta vastaavaksi. Myös Ahvenanmaan maakunnassa tai ulkomailla rekisteröity tai käyttöön otettu ajoneuvo voidaan määrätä valvontakatsastukseen.

Valtioneuvoston asetuksella säädetään siitä, millä ehdoin 1 momentin mukaisesti käyttökiellossa olevan ajoneuvon saa kuljettaa valvontakatsastukseen, ja toimenpiteistä, jos ajoneuvoa ei voida valvontakatsastuksessa luotettavasti yksilöidä, sekä muista valvontakatsastukseen liittyvistä seikoista.

94 §

*Tietojen **merkitseminen ja** ilmoittaminen rekisteriin*

Ajokieltoa ja *katsastusta*, museoajoneuvoksi hyväksymistä ja sen peruuttamista sekä teknistä tienvarsitarkastusta koskevien tietojen ilmoittamisesta ja *merkitsemistä ajoneuvoliikennerekisteriin ja merkitsemisestä rekisteröintitodistukseen* säädetään valtioneuvoston asetuksella. Rekisteriin tallettavista tiedoista säädetään erikseen.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä
kuuta 20 _____ .