

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av lagen om fordonsbesiktningens verksamhet och till vissa lagar som har samband med den

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att lagen om fordonsbesiktningens verksamhet ändras. Propositionen hänför sig till regeringsprogrammets spetsprojekt för smidigare författningar. Enligt förslaget krävs det koncession för fordonsbesiktningens verksamhet även i fortsättningen, men de nuvarande koncessionsbestämmelserna ändras så att besiktningkoncessionen beviljas per aktör och inte som för närvarande per verksamhetsställe. Dessutom slopas den nuvarande koncessionsuppdelningen i olika besiktningsslag och mellan besiktning av lätta och tunga fordon. I fortsättningen berättigar en besiktningkoncession till att besikta alla besiktningsslag och alla fordonskategorier.

Samtidigt föreslås det att skyldigheten att utföra alla besiktningar i enlighet med besiktningkoncessionen slopas. I fortsättningen gör en innehavare av besiktningkoncession en anmälan till Transport- och kommunikationsverket om alla de besiktningstillfällen vid vilka innehavaren utför besiktningar. I samma anmälan anges också de besiktningstjänster som erbjuds vid varje besiktningstillfälle.

Det föreslås att inträdeskraven till vidareutbildning för besiktare lindras. Inträdeskravet för besiktare till utbildningsperioden för lätta fordon i utbildningen i periodisk besiktning är i fortsättningen sex månaders verkstadserfarenhet eller motsvarande erfarenhet av eller kompetens för fordonsbranschen. Detta innebär att erfarenhetskravet för dem som avlagt andra lämpliga grund- och yrkesstudier i maskinteknik vid en yrkeshögskola eller en specialyrkesexamen och yrkesexamen inte längre är strängare än erfarenhetskravet för dem som avlagt grund- och yrkesstudier i fordonsteknik vid en yrkeshögskola.

Dessutom görs det en precisering av grunderna för sanktioner till innehavare av besiktningkoncession och besiktare. Till skillnad från nuläget får Transport- och kommunikationsverket förena alla förbud eller ålägganden som verket har meddelat med vite. Det föreslås även att den rättsliga grunden för den så kallade testbilsverksamheten görs tydligare.

Samtidigt föreslås det ändringar också i fordonslagen och i lagen om mätinstrument när det gäller bestämmelserna om taxametrar. Den föreslagna ändringen förtydligar på det sätt som riksdagen tidigare godkänt i vilka situationer en taxameter ska användas. Samtidigt överförs tillsynen över efterlevnaden av lagen om mätinstrument och lagen om marknadskontrollen av vissa produkter i fråga om taxametrar från Säkerhets- och kemikalieverket till Trafiksäkerhetsverket.

Lagen om ändring av lagen om fordonsbesiktningens verksamhet avses träda i kraft den 1 november 2019. Ändringarna av fordonslagen, av lagen om mätinstrument och av lagen om marknadskontrollen av vissa produkter avses träda i kraft så snart som möjligt efter det att de har antagits och blivit stadfästa.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL.....	1
INNEHÅLL	2
ALLMÅN MOTIVERING	4
1 INLEDNING.....	4
2 NULÄGE	4
2.1 Lagstiftning och praxis.....	4
2.1.1 Besiktningens verksamhetens nuläge.....	4
2.1.2 Mål och reglering i fråga om fordonsbesiktningen	4
2.1.3 Bestämmelser om koncession för besiktningens verksamhet	6
2.1.4 Besiktarens utbildning.....	7
2.1.5 Tillsynen över besiktningens verksamhet samt sanktioner	8
2.1.6 Bestämmelser om taxametrar	10
2.2 Den internationella utvecklingen samt lagstiftningen i utlandet och i EU.....	10
2.2.1 Fordonsbesiktningens verksamhet	10
2.2.2 Bestämmelser om taxametrar	11
2.3 Bedömning av nuläget	11
2.3.1 Bestämmelser om koncession för besiktningens verksamhet samt skyldigheten att tillhandahålla koncessionsenliga besiktningar	12
2.3.2 Besiktarens utbildning.....	14
2.3.3 Besiktningens verksamhetens kvalitet och tillsyn.....	15
2.3.4 Bedömning av nuläget i fråga om bestämmelserna om taxametrar.....	17
3 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN.....	18
3.1 Målsättning	18
3.1.1 Målsättning i anslutning till regleringen av besiktningens verksamhet	18
3.1.2 Målsättning i anslutning till bestämmelserna om taxametrar	19
3.2 Alternativ	19
3.2.1 Bestämmelser om koncession för besiktningens verksamhet	19
3.2.2 Koncessionsuppdelningen inom besiktningens verksamhet samt skyldigheten att tillhandahålla koncessionsenliga besiktningar	21
3.2.3 Besiktningens verksamhetens kvalitet och tillsyn.....	22
3.3 De viktigaste förslagen.....	23
3.3.1 Regleringen i fråga om besiktningens verksamhet	23
3.3.2 Bestämmelser om taxametrar	24
4 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER	24
4.1 Ekonomiska konsekvenser.....	25
4.1.1 Konsekvenser för hushållen	25
4.1.2 Konsekvenser för företagen.....	26
4.1.3 Konsekvenser för den offentliga ekonomin	28
4.1.4 Konsekvenser för samhällsekonomin.....	28
4.1.5 Sammandrag av de ekonomiska konsekvenserna.....	28
4.2 Konsekvenserna för myndigheterna.....	29
4.3 Konsekvenser för miljön.....	30
4.4 Samhälleliga konsekvenser	30
4.5 Uppföljning av konsekvenser samt konsekvensutvärdering i efterhand.....	31
5 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN	31
6 SAMBAND MED ANDRA PROPOSITIONER.....	32
DETALJMOTIVERING	33
1 LAGFÖRSLAG	33

RP 86/2018 rd

1.1	Lagen om fordonsbesiktningsverksamhet.....	33
1.2	Fordonslagen.....	43
1.3	Lagen om mätinstrument	44
1.4	Lagen om marknadskontrollen av vissa produkter	44
2	NÄRMARE BESTÄMMELSER OCH FÖRESKRIFTER	44
3	IKRAFTTRÄDANDE	44
4	FÖRHÅLLANDE TILL GRUNDLAGEN SAMT LAGSTIFTNINGSORDNING	45
4.1	Överföring av förvaltningsuppgifter på andra än myndigheter.....	45
4.2	Näringsfriheten	47
4.3	Egendomsskydd	48
4.4	Bemyndiganden att meddela föreskrifter.....	48
4.5	Slutsatser	49
	LAGFÖRSLAG	50
	Lag om ändring av lagen om fordonsbesiktningsverksamhet	50
	Lag om ändring av 25 § i fordonslagen.....	59
	Lag om ändring av 34 § i lagen om mätinstrument.....	60
	Lag om ändring av 4 § i lagen om marknadskontrollen av vissa produkter.....	61
	BILAGA	62
	PARALLELLEXTETER	62
	Lag om ändring av lagen om fordonsbesiktningsverksamhet	62
	Lag om ändring av 25 § i fordonslagen.....	80
	Lag om ändring av 34 § i lagen om mätinstrument.....	81
	Lag om ändring av 4 § i lagen om marknadskontrollen av vissa produkter.....	82

ALLMÄN MOTIVERING

1 Inledning

En reform av besiktningslagstiftningen inleddes hösten 2016. Den första fasen av reformen fokuserade på införandet av kraven i de rättsakter som ingår i EU:s s.k. trafiksäkerhetspaket, alltså det nya besiktningsdirektivet, direktivet om registreringsbevis och vägkontrolldirektivet. I den första fasen såg man också över vissa bestämmelser som gäller besiktning och besiktningsverksamhet och som ansågs göra medborgarnas vardag och företagsverksamheten svårare. Till dessa hörde bl.a. intervallet mellan periodiska besiktningar, det sätt på vilket besiktningstidpunkten bestäms och bestämmelserna om besiktningsverksamhetens oberoende. Det föreslogs dessutom att flera bestämmelser av teknisk natur som för närvarande finns i en statsrådsförordning i stället ska meddelas som föreskrifter av Transport- och kommunikationsverket. De författningsändringar som gjordes i den första fasen stadfästes i juni 2017 och de trädde till en del i kraft i juli 2017 och till övriga delar i kraft i maj 2018.

I den andra fasen av reformen av besiktningslagstiftningen har arbetet med att avveckla bestämmelser som gäller besiktningsverksamhet och som i onödan gör medborgarnas vardag och företagsverksamheten svårare fortsatt. Ett syfte med projektet är att slopa sådana bestämmelser och begränsningar som har visat sig vara onödiga med tanke på regleringens mål. I den andra fasen har man fokuserat på de bestämmelser som gäller koncession för ordnande av besiktningsverksamhet samt på åtgärder i anslutning till besiktningarnas kvalitet och utvecklandet av den.

2 Nuläge

2.1 Lagstiftning och praxis

2.1.1 Besiktningsverksamhetens nuläge

I Finland bedrivs besiktningsverksamhet av privata företag som beviljats koncession för besiktning. Den utveckling som lett till den nuvarande verksamhetsmodellen inleddes på 1990-talet när besiktningsverksamheten öppnades för konkurrens och ämbetsverket Bilregistercentralen ombildades först till affärsverk och sedan till ett aktiebolag separat från besiktningsverksamheten. Staten gav upp sitt ägande i bolaget i början av 2000-talet. Sedan 2014 har det varit möjligt att sköta fordonsservice och fordonreparation vid besiktningsställena.

Vid utgången av 2016 hade sammanlagt 502 besiktningsställen koncession för besiktning. Det finns besiktningsställen i alla landskap, flest i Nyland (110) och färst i Mellersta Österbotten (8). (Trafiksäkerhetsverkets översikt Trafin julkaisuja 14/2017.) Enligt Statistikcentralens Struktur- och bokslutsstatistik över företag fanns det i Finland år 2016 sammanlagt 151 företag som bedrev besiktningsverksamhet och branschens sammanlagda omsättning uppgick till ca 180 miljoner euro. Enligt samma statistik hade antalet företag inom branschen under åren 2013–2016 ökat med 54 procent och omsättningen sjunkit med ca 4 procent.

2.1.2 Mål och reglering i fråga om fordonbesiktningen

Syftet med besiktningsverksamheten är att säkerställa att de fordon som används i trafiken är trafiksäkra och miljövänliga. I samband med besiktningen säkerställs det att fordonet och dess utrustning är i det skick som bestämmelserna förutsätter och att fordonets utsläpp stämmer överens med bestämmelserna. I samband med besiktningen övervakas det också att skatter och avgifter för fordonet är betalda. Fordonens skick spelar en viktig roll när man strävar efter att minska antalet trafikolyckor.

RP 86/2018 rd

Ett fordon's ägare eller en innehavare som i ägarens ställe har anmälts till registret samt ett fordon's förare är ansvariga för att ett fordon som används i trafik är trafikdugligt. Om ett fordon som används i trafik till sin konstruktion eller utrustning eller till sitt skick inte uppfyller kraven, kan användningen av det förbjudas med stöd av 84 § i fordonslagen (1090/2002). För brott mot användningsförbud eller körförbud och för underlåtelse av reparationsskyldighet kan för fordonsförseelse dömas till böter (96 § i fordonslagen).

Skyldigheten att sörja för att ett fordon är trafikdugligt och överensstämmer med de bestämmelser som gäller för det har effektiviserats med en besiktningsskyldighet. Bestämmelserna om besiktning kan betraktas som ett sätt att begränsa de externa effekterna av vägtrafiken. Vägtrafiken ger upphov till avsevärda olägenheter bl.a. för miljön, transportinfrastrukturen och människorna i närområdet. Till följd av de externa effekterna är det sannolikt att väganvändarnas intressen att sörja t.ex. för fordonens trafikduglighet eller minskandet av fordonens utsläpp inte är tillräckliga ur ett samhällsligt helhetsperspektiv. Genom besiktningsskyldigheten ges ytterligare ett incitament för fordonsunderhåll och övervakas det att fordonens tekniska egenskaper överensstämmer med de minimikrav som gäller för dem.

I fråga om besiktningens verksamhet ställer de internationella förpliktelseerna upp vissa ramvillkor för verksamheten och den nationella regleringen. De internationella förpliktelseerna följer bl.a. av överenskommelsen om antagande av enhetliga villkor för periodisk besiktning av hjulförsedda fordon samt om ömsesidigt erkännande av sådana besiktningar (FördrS 35/2001) och av Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet och om upphävande av direktiv 2009/40/EG, nedan *besiktningdirektivet*.

Bestämmelser om skyldigheten att besikta fordon finns i 8 § samt i 6 och 7 kap. i fordonslagen. I regel ska ett motordrivet fordon och en släpvagn som kopplats till det genomgå en periodisk besiktning enligt vad som föreskrivs i 51 § i fordonslagen. Mer detaljerade bestämmelser om besiktningsskyldigheten finns i statsrådets förordning om tillsyn över trafikdugligheten hos fordon som används i trafik (1245/2002) och i statsrådets förordning om godkännande av fordon (1244/2002). Bestämmelser om förutsättningarna för att bedriva fordonsbesiktningens verksamhet, förutsättningarna för att vara verksam som besiktare och om tillsynen över besiktningens verksamhet finns i lagen om fordonsbesiktningens verksamhet (957/2013). Bestämmelser om vilka fordon som omfattas av besiktningsskyldigheten och om besiktningens intervall finns i 3 § i statsrådets förordning om tillsyn över trafikdugligheten hos fordon som används i trafik.

Vid periodisk besiktning kan ett fordon godkännas eller underkännas. Ett fordon ska godkännas vid besiktning, om det vid besiktningen inte har upptäckts sådana brister i överensstämmelsen med kraven i fordonets konstruktion eller utrustning som förutsätter ändringsbesiktning eller sådana fel eller brister som är betydande med tanke på trafiksäkerheten eller avsevärda med tanke på miljön.

Med specialbesiktningar strävar man efter att säkerställa att ett fordon vid första registrering, eller efter det att ändringar gjorts i det efter första registrering, uppfyller de tekniska krav som gäller för det. Vid en specialbesiktning bedöms kvaliteten på tillverkningen av fordonet eller på de ändringar som gjorts i fordonet med hänsyn till de krav som gällde vid tidpunkten för fordonets ibruktagande eller godkännande. Specialbesiktningar är registreringsbesiktning, ändringsbesiktning och kopplingsbesiktning.

En registreringsbesiktning är en kontroll som utförs för att klassificera och registrera ett enskilt fordon (3 § i fordonslagen). Närmare bestämmelser om registreringsbesiktningar finns i 3 kap. i statsrådets förordning om godkännande av fordon. I samband med en registreringsbe-

RP 86/2018 rd

siktning kontrolleras det att fordonets identifieringsuppgifter är korrekta och att fordonets konstruktion och utrustning samt mått och massa motsvarar det som föreskrivs för dem. Registreringsbesiktningar anmäls till fordonsregistret.

En ändringsbesiktning är en kontroll som utförs för att ändringar av ett fordon ska kunna godkännas och de uppgifter om ett fordon som antecknats i registret ska kunna ändras eller kompletteras (3 § i fordonslagen). Närmare bestämmelser om ändringsbesiktningar finns i 4 kap. i statsrådets förordning om godkännande av fordon. Vid ändringsbesiktning ska bestämmelserna om registreringsbesiktning iaktas i tillämpliga delar.

En kopplingsbesiktning är en kontroll som utförs för godkännande av koppling mellan ett dragfordon och ett eller flera släpfordon (3 § i fordonslagen). Närmare bestämmelser om kopplingsbesiktningar finns i 5 kap. i statsrådets förordning om godkännande av fordon. Vid kopplingsbesiktning kontrolleras det att bilen och släpvagnen eller släpvagnarna lämpligen kan kopplas till varandra. Kopplingsanordningarnas hållbarhet och ändamålsenlighet kontrolleras. Dessutom kontrolleras att kombinationen motsvarar bestämmelserna om mått, värdbarhet och andra egenskaper hos kombinationer. Kopplingsbesiktningar anmäls till fordonsregistret både i dragbilens och i släpvagnens uppgifter.

Med en kontrollbesiktning avses en kontroll som en trafikövervakare kan bestämma att ska utföras, om han eller hon anser att de fel eller brister som upptäckts i ett fordon överensstämme med kraven, fordonets skick eller i synnerhet i bromsarna kan medföra en sådan olägenhet för miljön eller en sådan säkerhetsrisk att det är motiverat att utföra en grundligare kontroll än kontroll på väg (85 § i fordonslagen). En kontrollbesiktning kan utföras i form av antingen periodisk besiktning eller registreringsbesiktning.

Med enskilt godkännande avses ett förfarande genom vilket det konstateras att ett enskilt fordon uppfyller de krav som ställs på det. Det enskilda godkännandet är ett förfarande som följer av artikel 24 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, och det tillämpas bara på bilar och släpvagnar. I fråga om andra fordonskategorier är det enskilda godkännandet av fordon inte lika detaljerat. I fråga om andra fordonskategorier används Finland registreringsbesiktning.

2.1.3 Bestämmelser om koncession för besiktningens verksamhet

Privata besiktningstillstånd som bedriver besiktningens verksamhet ska innan de inleder verksamhet ansöka om besiktningenskoncession hos Trafiksäkerhetsverket (4 § i lagen om fordonsbesiktningens verksamhet). Varje besiktningstillstånd behöver en egen besiktningenskoncession (14 § 3 mom. i lagen om fordonsbesiktningens verksamhet). Delar av en besiktning får utföras även utan besiktningenskoncession vid s.k. kontrollstillstånd, vars verksamhet övervakas av Trafiksäkerhetsverket (5 § i lagen om fordonsbesiktningens verksamhet).

Bestämmelser om villkoren för beviljande av besiktningenskoncession finns i 2 kap. i lagen om fordonsbesiktningens verksamhet. För att besiktningenskoncession ska kunna beviljas krävs det att sökanden har rätt att idka näring i Finland, sökanden inte är försatt i konkurs, sökanden är tillförlitlig, sökanden i sin tjänst har en tillförlitlig och yrkesskicklig personal, sökandens lokaler, anordningar och utrustning stämmer överens med bestämmelserna, sökanden har ändamålsenliga förbindelser till fordonstrafikregistret, sökanden förmår sörja för ett behörigt dataskydd och sökanden har en ansvarsförsäkring. Besiktningens verksamhet ska ordnas så att annan verksamhet som sökanden bedriver i anslutning till fordon inte inverkar på slutresultatet av besikt-

RP 86/2018 rd

ningen. Dessutom ska sökanden ha ett tillräckligt omfattande kvalitetsledningssystem för sina besiktningstillfällen vilket har certifierats av ett ackrediterat certifieringsorgan enligt standarden SFS-EN ISO 9001:2008, som gäller krav på kvalitetsledningssystem, eller en nyare ifrågasättande standard.

Besiktningstillstånd beviljas enligt 6 § i lagen om fordonsbesiktningstillstånd på ansökan för utförande av besiktningar enligt besiktningstillstånd. Tillstånd kan beviljas för ett eller flera tillståndslag som följer:

1. periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar av lätta fordon,
2. periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar av tunga fordon,
3. periodiska besiktningar och kontroll-, registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktningar av lätta fordon,
4. periodiska besiktningar och kontroll-, registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktningar av tunga fordon.

Förutom att tillståndet ger rätt att utföra dessa besiktningar, förpliktar den tillståndshavaren att utföra alla besiktningar som följer av tillståndet (23 § 1 mom. i lagen om fordonsbesiktningstillstånd). Besiktningstillstånden kan således t.ex. inte välja vilka fordonskategorier de besiktar. Det nuvarande tillståndsförfarandet möjliggör ett val endast mellan lätta och tunga fordon. Besiktningar av de allra mest speciella fordonen och sällsynta fordon kan inte nödvändigtvis utföras på ett besiktningstillstånd, även om tillståndet har besiktningsskyldighet för dem. Då är det möjligt att låta besiktningstillstånden utanför tillståndet (25 § i lagen om fordonsbesiktningstillstånd).

2.1.4 Besiktarens utbildning

Utförandet av besiktningar kräver inte bara för verksamheten ändamålsenliga lokaler och anordningar, utan också en yrkesskicklig personal. För att säkerställa detta krävs av besiktare för visande av yrkesskicklighet för närvarande tillräcklig grundutbildning samt vidareutbildning som är planerad för besiktningstillstånd. Dessutom förutsätts för branschen lämplig verkstadserfarenhet eller motsvarande erfarenhet av fordon.

År 2013 ändrades kraven på besiktarens grundutbildning. Tidigare krävdes av besiktare utbildning på minst teknikernivå, vilket i praktiken för nya besiktare krävde utbildning som ingenjör (YH), eftersom utbildningen av tekniker upphörde redan 2001. Till följd av denna utveckling hade tillgången på arbetskraft minskat. Kraven ändrades så att kravet på grundutbildning uppfylldes av de i lagen om yrkesinriktad vuxenutbildning (631/1998) avsedda, för branschen lämpliga specialyrkesexamina och yrkesexamina.

Vidareutbildningen för besiktare består av utbildning för periodisk besiktning och praktik i anslutning till det, specialutbildning samt periodiskt återkommande fortbildning. Tillhandahållandet av utbildningstjänster kräver tillstånd av Trafiksäkerhetsverket.

Av den person som svarar för besiktningstillståndet krävs det sådan utbildning som krävs i enlighet med de besiktningstillstånden som tillståndet har och tillräcklig praktisk erfarenhet av dessa besiktningstillståndsuppgifter. Av den person som svarar för besiktningstillståndet vid ett besiktningstillstånd som utför besiktningar av tunga fordon krävs också specialutbildning i omfattande kontroll av bromsarna på tunga fordon och erfarenhet av dessa kontroller.

Närmare bestämmelser om de utbildnings- och erfarenhetskrav som ställs på besiktare och personer som svarar för besiktningstillståndet finns i kommunikationsministeriets förord-

RP 86/2018 rd

ning om vidareutbildning och annan yrkesskicklighet för fordonsbesiktningsspersonal (199/2014).

För att säkerställa en enhetlig kvalitet på besiktningssverksamheten meddelar Trafiksäkerhetsverket anvisningar och information om besiktningssverksamhet och tillhandahåller besiktningssställena rådgivning per e-post och telefon. Trafiksäkerhetsverkets anvisningar är inte bindande till sin natur, men de är verkets tolkning av de bestämmelser och föreskrifter som iakttas i besiktningssverksamheten. Detta syftar till att minska de regionala och lokala skillnaderna i besiktningssverksamheten. Befogenheten att meddela anvisningar grundar sig på Trafiksäkerhetsverkets roll som tillsynsmyndighet för besiktningssverksamheten. Ansvaret för att föreskrifterna iakttas hör dock till besiktaren och innehavaren av besiktningsskoncession, som ska känna till de bestämmelser som gäller för verksamheten.

För besiktningssbranschen har det årligen utbildats ca 60–70 nya besiktare. Till följd av att besiktningssställenas antal ökat och deras storlek samtidigt minskat var antalet besiktare som etablerade sig i branschen dock något högre 2015 och 2016, ca 100 personer per år. År 2017 utbildades dock endast 50 nya besiktare, vilket sannolikt förklaras av att besiktningssintervallen förlängs 2018 och behovet av arbetskraft därför minskar.

2.1.5 Tillsynen över besiktningssverksamheten samt sanktioner

Bestämmelser om tillsynen över besiktningssverksamheten finns i 6 kap. i lagen om fordonsbesiktningssverksamhet. Tillsynsmetoder är kontroll av förutsättningarna för besiktningsskoncession (37 §), skyldigheten att lämna uppgifter om verksamheten (38 §), inspektioner av verksamhetsställena (39 och 40 §) samt kontroller av besiktade fordon (41 §). Dessutom har Trafiksäkerhetsverket utövat tillsyn över besiktningssställena med hjälp av s.k. testbilsverksamhet. Verksamheten går ut på att en testbil förses med vissa fel och körs runt och besiktas på olika besiktningssställena. Testbilsverksamheten regleras dock inte klart på författningsnivå, även om det hänvisades till den vid stiftandet av lagen om fordonsbesiktningssverksamhet (se RP 17/2013 rd, s. 58).

Genom förordning av kommunikationsministeriet har det utfärdats närmare krav på verksamhetsställens egenkontroll. I förordningen förutsätts det bl.a. att besiktningssället följer verksamhetens kvalitet med hjälp av de av Trafiksäkerhetsverket ställda gemensamma indikatorerna och med hjälp av intern revision och ledningens genomgång.

Bestämmelser om de påföljder som används inom tillsynen finns i 6 kap. i lagen om fordonsbesiktningssverksamhet. Enligt 43 § i den lagen ska Trafiksäkerhetsverket återkalla en besiktningsskoncession för viss tid eller helt och hållet bl.a. om innehavaren av besiktningsskoncession inte längre uppfyller förutsättningarna för beviljande av besiktningsskoncession eller om den personal som utför besiktningar på besiktningssället inte uppfyller de föreskrivna kraven på yrkesskicklighet eller tillförlitlighet. Dessutom kan en koncession återkallas om

- fordon som uppenbart inte uppfyller gällande bestämmelser och föreskrifter har godkänts vid besiktningar för användning i trafik,
- det vid besiktningen har underkänts fordon vilkas samtliga uppenbara fel eller brister inte har beaktats,
- det vid besiktningen i onödan har krävts att fel och brister hos fordonen ska avhjälpas,
- antalet fel eller brister som upptäckts vid besiktningarna eller den relativa andelen fordon som underkänts första gången vid en besiktning, utan grund betydligt avviker mellan enskilda besiktare på besiktningssället eller från den allmänna nivån i landet

- eller från det faktiska skicket hos de fordon som visats upp för besiktning på besiktningssället,
- tillsynen över besiktningen av fordon har försummats vid besiktningen eller en uppgift som enligt vad som föreskrivs särskilt ska utföras i samband med besiktningen annars har försummats, eller
 - det i verksamheten har brutits mot kravet på opartiskhet eller mot något annat krav som föreskrivs i lagen om fordonsbesiktningens verksamhet eller i bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den.

Trafiksäkerhetsverket ska dock meddela en anmärkning och vid behov en skriftlig varning i stället för att återkalla besiktningskoncessionen, om det är oskäligt att återkalla koncessionen. Om grunden för återkallande av besiktningskoncessionen eller meddelande av varning eller anmärkning är sådan att den kan rättas till, ska verket innan koncessionen återkallas eller varning eller anmärkning meddelas ge koncessionshavaren möjlighet att inom en rimlig tid avhjälpa bristen eller försummelsen.

År 2017 utarbetade Trafiksäkerhetsverket principer för tillämpningen av de sanktioner som avses i lagen om fordonsbesiktningens verksamhet. I principerna för sanktioner inom den periodiska besiktningen tas det fasta på hur allvarliga de iakttagelser som gjorts vid kontrollen varit, hur många de varit och om de upprepats samt tidigare sanktioner för besiktningssället eller besiktaren. Även vitsordet för resultaten inom besiktningens verksamhet vid besiktningssället kan inverka på sanktionerna och på hur stränga de är. Enligt principerna ska en koncession återkallas för en viss tid, om verksamhetsstället redan har meddelats en anmärkning eller varning och det trots anmärkningen eller varningen under de följande 24 månaderna gör sig skyldigt till en sådan avvikelse som vanligen ger upphov till en anmärkning eller varning. Även enligt principerna för sanktioner inom specialbesiktningens verksamhet återkallas en koncession för viss tid eller helt och hållet, om det tidigare har meddelats en varning och andelen uppenbara brister som konstaterats vid tillsynen trots detta är större än enligt den allmänna nivån.

Det är på motsvarande grunder möjligt att förbjuda verksamheten och att meddela en anmärkning eller varning också för en enskild besiktare (44 § i lagen om fordonsbesiktningens verksamhet). Trafiksäkerhetsverket kan även förbjuda verksamheten temporärt till dess att ett förvaltningsbeslut verkställts (45 § i lagen om fordonsbesiktningens verksamhet). Om en lokal eller anordning som används vid besiktningens verksamhet inte uppfyller de krav som ställs, kan Trafiksäkerhetsverket förbjuda eller begränsa användningen av den (46 § i lagen om fordonsbesiktningens verksamhet).

Enligt 50 § i lagen om fordonsbesiktningens verksamhet kan Trafiksäkerhetsverket dessutom förelägga vite, om innehavaren av besiktningskoncession underlåter att iaktta ett temporärt förbud att bedriva besiktningens verksamhet eller om en besiktare underlåter att iaktta ett temporärt besiktningförbud. Även ett förbud att använda fordonstrafikregistret kan förenas med vite. Genom möjligheten att förelägga vite har man velat främja besiktningens företagens och tillståndsmyndighetens samarbete i synnerhet vid återkallande av koncessioner.

För närvarande har man för tillsynen över besiktningstillägena reserverat myndighetsresurser motsvarande cirka fyra årsverken. Tillsynen kompletteras genom utnyttjande av en utomstående tjänsteleverantör som utför merparten av inspektionerna av besiktningstillägena (120–160 inspektioner per år) och den kontroll av besiktningshandlingar som görs i samband med tillsynen över specialbesiktningar. Samma tjänsteleverantör har också utfört sådana inspektioner vid inledande av verksamheten som krävs innan koncession beviljas och där man kontrollerar de lokaler och anordningar som ska användas för besiktningens verksamhet.

Myndighetsresurser används i förhandstillsynen främst för att bedöma om förutsättningarna för beviljande av koncession uppfylls. Resurserna används även för koncessionsförvaltning. Så föranleder t.ex. ändringar i koncessionernas omfattning, lokaler och den person som svarar för besiktningens verksamheten ett behov av att se över koncessionen i den nuvarande verksamhetsmodellen. När det gäller tillsynen i efterhand används myndighetsresurserna för att rikta tillsynen utifrån en riskbedömning till ställen där tillsynsåtgärderna har den största effekten för besiktningens verksamhetens kvalitet och trafiksäkerheten. För att skapa en riskklassificering gör Trafiksäkerhetsverket en mätning av resultaten inom besiktningens verksamheten med hjälp av statistiska metoder, kontrollerar verket besiktade fordon direkt efter att de besiktats eller enligt respons från medborgare samt gör verket inspektionsbesök på sådana besiktningstillfällen där en effektiviserad tillsyn är motiverad på grund av andra iakttagelser. När de brister som upptäcks på ett verksamhetsställe överskrider åtgärdströskeln inleder Trafiksäkerhetsverket en sanktionsprocess som kan resultera i sanktioner i fråga om koncessionen eller en enskild besiktare.

2.1.6 Bestämmelser om taxametrar

Enligt 25 § i fordonslagen (1090/2002) ska fordon i kategori M1 som används i tillståndspliktig persontrafik ha taxameter. Andra fordon får inte ha taxameter. Enligt fordonslagens nya 25 § (321/2017), som stadfästas och som träder i kraft den 1 juli 2018, ska ett fordon som används i tillståndspliktig persontrafik ha en taxameter eller ett annat sådant instrument eller system för beräkning av priset med vilket en sådan tillförlitlighet och skyddsnivå i fråga om mätresultaten uppnås som motsvarar tillförlitligheten och skyddsnivån hos en taxameter, om priset på resan grundar sig på resans längd eller varaktighet. Trafiksäkerhetsverket får meddela tekniska föreskrifter som preciserar fordonslagen. Verket har meddelat en föreskrift om taxametrar. Enligt den ska en taxameter uppfylla de krav som i direktivet om mätinstrument ställs för taxametrar och vara CE-märkt. Verket har inte ställt upp andra villkor för anordningen eller systemet.

Enligt 4 § 5 mom. i lagen om mätinstrument (707/2011) finns bestämmelser om marknadsstillsynsmyndigheter i lagen om marknadskontrollen av vissa produkter (1137/2016, nedan även *marknadskontrollagen*), som är en övergripande lag som avser flera produktsektorer. Enligt 4 § 1 mom. i marknadskontrollagen är Säkerhets- och kemikalieverket marknadskontrollmyndighet enligt den lagen och således också det verk som svarar för marknadskontrollen av taxametrar.

2.2 Den internationella utvecklingen samt lagstiftningen i utlandet och i EU

2.2.1 Fordonsbesiktningens verksamhet

I enlighet med EU:s besiktningdirektiv ska medlemsstaterna utföra i direktivet avsedda periodiska besiktningar av motordrivna fordon, tillhörande släpvagnar och påhängsvagnar som är registrerade på deras territorium. I direktivet anges vilka fordonskategorier som ska besiktas, besiktningens intervall och vilka komponenter som ska kontrolleras i ett fordon vid en besiktning. Direktivet innehåller i princip endast minimikraven på en besiktning.

Enligt besiktningdirektivet ska en besiktning utföras av medlemsstaten eller av ett för ändamålet utsett offentligt samfund eller av organ eller institutioner som medlemsstaten utsett och dessa kan också vara privata. För att uppfylla minimikraven i fråga om kvalitetssäkring ska besiktningstillfällena iaktta de krav som fastställts av den godkännande medlemsstaten och de bör garantera objektivitet och hög kvalitet vid besiktningen. Medlemsstaterna ska säkerställa tillsyn av besiktningstillfällena och i besiktningdirektivet finns minimikraven på tillsynen av besiktningens verksamheten.

Besiktningens verksamheten och tillsynen över den har ordnats på mycket olika sätt i de olika EU-länderna. Till exempel i Sverige utförs alla periodiska besiktningar på den öppna marknaden av olika företag. Svenska staten äger dock ett besiktningföretag. I Sverige sköts tillsynen av besiktningens verksamheten i huvudsak genom auditeringar av det ackrediterade ISO 17020-kvalitetssystemet, som är ett villkor för besiktningens koncession. Kvalitetssystemet avviker avsevärt från det ISO 9001-system som krävs av besiktningens ställen i Finland, eftersom standarden ISO 17020 är avsedd för bedömning av kontrollorgan. De brister som upptäcks vid auditeringarna kan leda till ett återkallande av ackrediteringen, vilket innebär att villkoren för besiktningens koncession inte uppfylls och besiktningens verksamheten avbryts. Myndighetsresurser används främst för koncessionsförvaltning och för auditeringar som görs enligt den respons som kommer in.

Också i Storbritannien utförs de periodiska besiktningarna av lätta fordon av privata företag. I praktiken utförs alla besiktningar på reparationsverkstäder som har beviljats koncession för besiktning. Periodiska besiktningar av tunga fordon och alla specialbesiktningar är dock myndighetsverksamhet och de utförs av den statliga Driver and Vehicle Standards Agency, som även är den myndighet som utövar tillsyn över de privata besiktningens ställen. Tillsynen är primärt tillsyn i efterhand och den fokuserar på kontroll av besiktade fordon. Årligen kontrolleras ca 3 procent av de besiktade fordonen. Dessa kontroller utförs av hundratals inspektörer, som även är de som utför besiktningar av tunga fordon. Även i Nederländerna utförs alla periodiska besiktningar av reparationsverkstäder som har koncession för besiktning. Tillsynen över besiktningens ställen utförs där i huvudsak i form av kontroller av besiktade fordon. Andelen besiktade fordon som kontrolleras är även i Nederländerna ca 3 procent.

2.2.2 Bestämmelser om taxametrar

I direktivet om mätinstrument (2014/32/EU, nedan även *direktivet*) finns det bestämmelser om taxametrar. En taxameter definieras i bilaga IX till direktivet som en anordning som tillsammans med en signalgenerator blir ett mätinstrument som mäter varaktighet och beräknar avståndet på basis av en signal som ges från en distanssignalgenerator. Den beräknar och visar också den färdavgift som ska betalas för transporten, baserad på den beräknade sträckan och den uppmätta färdtiden.

Direktivet om mätinstrument gäller mätinstrument för vilka det i de flesta medlemsländer ställs lagstadgade krav. Typiskt är att sådana mätinstrument används vid handel och i myndighetsverksamhet. I direktivet föreskrivs det för det första hurdana mätinstrument som får tillhandahållas och tas i bruk på den inre marknaden. Enligt artikel 1 fastställs genom direktivet de krav som mätinstrument måste uppfylla för att få tillhandahållas på marknaden och/eller tas i bruk för de mätfunktioner som avses i direktivet. För de angivna mätfunktionerna får endast instrument som uppfyller de krav som ställs i direktivet användas.

Enligt artikel 3 i direktivet får medlemsstaterna, i de fall de anser det vara befogat, föreskriva om användningen av mätinstrument för mätfunktioner som avser allmänt intresse, folkhälsa, allmän säkerhet, den allmänna ordningen, miljöskydd, konsumentskydd, uttag av skatter och avgifter och handel på lika villkor. I direktivet anges det emellertid inte närmare vilka dessa lagstadgade mätfunktioner är, och de får således anges nationellt. En taxameters lagstadgade mätfunktion hänför sig till fastställandet av priset på en taxiresa utifrån mätresultaten. I direktivet om mätinstrument anges det dock inte närmare vad som avses med en taxiresa.

2.3 Bedömning av nuläget

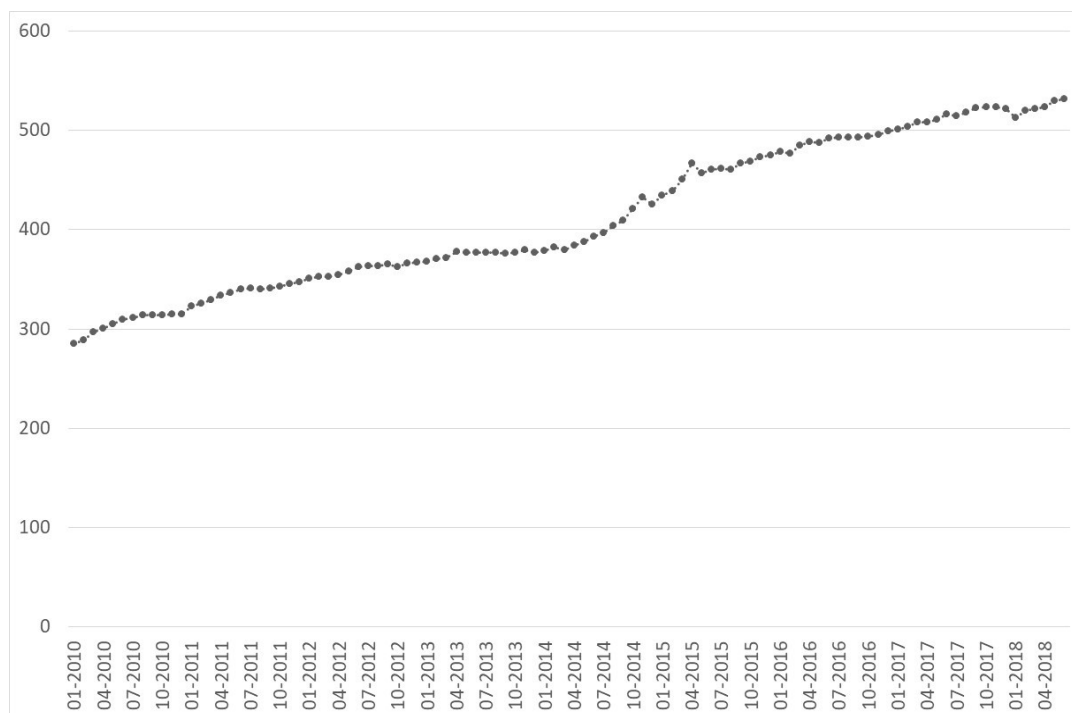
2.3.1 Bestämmelser om koncession för besiktningsverksamhet samt skyldigheten att tillhandahålla koncessionsenliga besiktningar

För närvarande kan besiktningskoncession ansökas för besiktning av lätta eller tunga fordon eller bägge. I praktiken utförs vid besiktningsstationerna besiktningar av antingen lätta fordon eller både lätta och tunga fordon. Uppdelningen av koncessioner är viktig inte bara med tanke på myndighetskontrollen utan även med tanke på bl.a. skyldigheten att tillhandahålla besiktningstjänster och därigenom de tjänster som tillhandahålls på verksamhetsställena och de krav som gäller besiktningslokaler.

Skyldigheten att tillhandahålla besiktningstjänster är viktig när det gäller tillgången till tjänster och priset på tjänsterna. Ett bra exempel på detta är uppdelningen i besiktningskoncessioner för lätta och tunga fordon och effekterna av denna. Tidigare var skyldigheten att tillhandahålla besiktningstjänster mer omfattande än i nuläget, och varje besiktningsställe skulle erbjuda besiktningar av alla fordonskategorier. I lagen om koncession för besiktning och registrering av fordon (1593/1995), som trädde i kraft 1996, och i lagen om koncession för fordonsbesiktning (1099/1998), som trädde i kraft 1999, hade koncessionsindelningen två nivåer. Enligt 7 § i bägge lagarna kunde koncession beviljas för enbart årsbesiktningar eller för alla besiktningsslag, med undantag för typbesiktningar och EG-typgodkännanden. Alla stationer skulle alltså besikta både lätta och tunga fordon.

Besiktningskoncessionerna för lätta och tunga fordon skildes åt 2014, när den gällande lagen om fordonsbesiktningsverksamhet trädde i kraft. Orsaken till ändringen var att skyldigheten att tillhandahålla besiktningstjänster hade lett till en låg användningsgrad i fråga om besiktning av tunga fordon, vilket hade bidragit till ökade kostnader för hela besiktningsverksamheten och därigenom till en höjning av priserna av alla besiktningsslag och dessutom till en minskad etablering av nya verksamhetsställen och placering i enlighet med den faktiska efterfrågan. Ändringen bedömdes leda till ett minskat antal besiktningsställen som besiktar tunga fordon och till stigande priser i fråga om besiktningar av tunga fordon. På motsvarande sätt bedömdes det att den skulle leda till ett ökat antal besiktningsställen som endast besiktar lätta fordon. Det antogs att kompetensen bättre skulle koncentreras enligt efterfrågan till följd av denna specialisering. Ändringarna bedömdes ändå inte vara betydande ens i glesbygderna.

Ändringarna verkar ha haft den önskade och förväntade effekten. Ökningen av antalet besiktningsställen tilltog klart 2014 och nya verksamhetsställen har grundats ständigt efter det att lagändringarna trädde i kraft. Utvecklingen i antalet verksamhetsställen under 2010-talet presenteras i figur 1. Antalet besiktningsställen har efter lagens ikraftträdande ökat med ca 35 procent och på 2010-talet med sammanlagt ca 85 procent. För närvarande finns det ca 350 besiktningsställen för tunga fordon. Antalet har minskat något sedan lagens ikraftträdande, men besiktningsställena är fortfarande tiotals fler än t.ex. vid ingången av decenniet.



Figur 1. Utvecklingen av antalet besiktningstillstånd åren 2010–2018. Källa: Trafiksäkerhetsverket.

Prisutvecklingen för besiktningstjänster har varit på nedgående under hela 2010-talet. Priserna verkade ha börjat sjunka redan klart innan lagändringen, men nedgången har fortsatt även efter den. Anmärkningsvärt är att prisutvecklingen t.ex. i fråga om underhålls- och reparationstjänster under de senaste åren har varit exakt den motsatta och priserna har stigit klart snabbare än det allmänna konsumentprisindexet. Detta kan tyda på att prisutvecklingen inom besiktningstjänsterna förklaras i synnerhet av ökad konkurrens. Över utvecklingen av avgifterna för besiktning av tunga fordon har det inte funnits separat statistik.

Den nuvarande uppdelningen av koncessioner har lett till att stora husbilar och släpvagnar besiktas på besiktningstillstånden för lätta fordon, även om de till sin storlek och konstruktion vore lämpligare att besiktas på besiktningstillstånden för tunga fordon. Stora husbilar och paketbilar ska rymmas in på varje besiktningstillstånd som besiktas lätta fordon, vilket t.ex. har lett till att de utrymmeskrav som ställs på lokaler för besiktning av lätta fordon är onödigt väl tilltagna för största delen av de fordon som besiktas vid dem. Höjdkravet gör det å sin sida svårare att t.ex. etablera mobila besiktningstillstånden, minskar antalet möjliga besiktningstillstånden och kan öka verksamhetskostnaderna. På motsvarande sätt har också besiktningar av lätta lastbilar med hydrauliska bromsar utförts vid besiktningstillstånden för tunga fordon, trots att de till sin storlek och konstruktion inte avviker nämnvärt från stora paketbilar, som besiktas vid besiktningstillstånden för lätta fordon.

Skyldigheten att erbjuda alla besiktningstjänster i enlighet med koncessionen innebär också att de verksamhetsstillstånden som har rätt att utföra specialbesiktningar ska erbjuda dem alla. Specialbesiktningar utförs för närvarande vid ca 400 besiktningstillstånden och antalet specialbesiktningar uppgår till ca 100 000 per år. En majoritet av specialbesiktningarna är relativt enkla ändringsbesiktningar av undervisningsfordon, däck och chassi, men en del specialbesiktningar

kan anses vara rätt krävande och i fråga om dessa görs det för närvarande rätt många fel. Det årliga antalet krävande registrerings- och ändringsbesiktningar är litet, och vid många besiktningstillfällen utförs sådana mycket sällan. En del av felen kan förklaras med att besiktarna inte får tillräcklig rutin för sådana besiktningar som utförs endast sällan.

Skyldigheten att erbjuda besiktningstjänster kan antas hindra affärsverksamheten från att expandera och höja priserna på de vanligaste besiktningstjänsterna. I andra fall kan denna skyldighet ha kunnat säkerställa tillgången till vissa besiktningstjänster i glesbygderna.

Att en koncession varit knuten till ett besiktningstillfälle kan också antas vara förknippat med vissa problem. Förhandsinspektioner av varje besiktningstillfälle medför vissa kostnader för den offentliga förvaltningen, men förhandsinspektionernas betydelse för verksamhetens kvalitet kan dock bli liten. Förhandsinspektionerna och processen för ansökan om koncession kan medföra kostnader också för besiktningföretaget. Dessutom är ett enskilt besiktningstillfälles möjligheter att påverka verksamhetens kvalitet i princip begränsad, eftersom det är företaget som i sista hand svarar för verksamhetens resurser, mål och styrning. Tillsynen av ett enskilt besiktningstillfälle och eventuella sanktioner för det leder i nuläget inte nödvändigtvis till en verksamhetsutveckling inom hela företaget. För närvarande kan tillsynen och sanktionerna inte i tillräcklig grad riktas till hela företagens verksamhet, även om systematiska kvalitetsproblem observeras vid företagens besiktningstillfällen.

För beviljande av koncession krävs det att sökanden har ett omfattande kvalitetsledningssystem för sina besiktningstillfällen vilket har certifierats av ett ackrediterat certifieringsorgan enligt standarden SFS-EN ISO 9001:2008, som gäller krav på kvalitetsledningssystem, eller en nyare ifrågasatt standard. Som en del av certifieringen kontrolleras inte bara de processer i kvalitetssystemet som gäller verksamhetens kvalitet utan också verksamhetstillfällets lokaler och anordningar. När det gäller lokaler och anordningar överlappar kontrollen till en del den inspektion vid inledande av verksamheten som Trafiksäkerhetsverket gör. Varje verksamhetstillfälle ska i princip ha ett eget kvalitetssystem, även om verksamheten i praktiken organiseras av ett besiktningföretag.

2.3.2 Besiktarens utbildning

Tillgången på personal kan för tillfället anses vara ett av de största hindren för att utvidga verksamheten och inrätta nya besiktningstillfällen. I samband med att lagen om fordonsbesiktningens verksamhet stiftades gjorde man utbildningskravet för besiktare lättare så att specialyrkesexamen och yrkesexamen som är lämpliga för branschen uppfyller kraven för grundutbildning. Ändringen har emellertid inte helt rätt bot på problemet med tillgång till personal, och antalet personer som avlagt yrkes- eller specialyrkesexamen och som efter lagändringen har utbildats är litet och den största delen av dem som deltar i utbildning för besiktare har fortfarande ingenjör- eller teknikerexamen. Så har också kravet på att utse en person som svarar för besiktningens verksamhet i vissa avseenden ansetts vara ett hinder för att utvidga eller inleda verksamhet.

De längre besiktningintervall som införs våren 2018 kan innebära att besiktningens verksamhet minskas på vissa områden, vilket kan leda till att besiktare blir arbetslösa. Problemen med tillgång till personal kan till följd av detta minska åtminstone tillfälligt. Bristen på personer med lämplig utbildning och erfarenhet kan dock trots detta fortfarande begränsa en utvidgning av verksamheten och inrättandet av nya besiktningstillfällen särskilt lokalt. Exempelvis i östra Finland har det för närvarande varit svårt att rekrytera nya besiktare (Trafiksäkerhetsverkets översikt Trafikjulkaisuja 14/2017, s. 22, på finska).

2.3.3 Besiktningens verksamhetens kvalitet och tillsyn

Mellan 2012 och 2016 har det inte skett några nämnvärda förändringar i de relativa andelarna fel som upptäcks vid besiktningarna eller underkända besiktningar. Den största förändringen är att den relativa andelen fel och underkända besiktningar i fråga om fordon som är under 8 år gamla har minskat och att den relativa andelen fel och underkända besiktningar i fråga om fordon som är minst 14 år gamla har ökat. Utifrån de nyckeltal som beskriver resultaten inom besiktningens verksamhet kan det konstateras att skillnaderna mellan besiktningstillstånden har minskat något, alltså att besiktningens verksamhetens enhetlighet har ökat.

Mellan 2011 och 2015 har Trafiksäkerhetsverket kontrollerat sammanlagt 645 enskilda besiktningar med hjälp av undersökningar med låtsaskunder. Dessa kontroller har gått ut på att ett fordon som på förhand har försetts med vissa fel har förts för besiktning. Besiktningen av fordonet har poängsatts enligt om fordonets fel har upptäckts, utvärderats och sparats i registret på det sätt som förutsätts enligt bestämmelserna. Undersökningen visar att 45 procent av de små felen har förblivit oupptäckta och oregistrerade i fordonsregistret, medan motsvarande siffra för de allvarliga felens del är 42 procent. I 10 procent av besiktningarna har fordonet och besiktningens beslut varit felaktigt (fordonet har godkänts i besiktningen även om det borde ha underkänts). Vid granskning av resultaten ska det också beaktas att det fordon som använts vid de kontroller som gjorts med låtsaskunder ibland har avslöjats mitt under kontrollen, vilket förvanskar resultaten.

Trafiksäkerhetsverket har under 2016 och 2017 kontrollerat 79 fordon direkt efter en periodisk besiktning. På grundval av resultaten av kontrollerna upptäcktes i ca 42 procent av de fordon som kontrollerades ett eller flera sådana smärre fel och i ca 35 procent av fordonen ett sådant allvarligt fel som inte hade upptäckts vid den periodiska besiktningen av fordonet. Vid granskningen av resultaten ska man komma ihåg att fordonskontrollerna har riktats mot sådana besiktningstillstånden där det enligt de nyckeltal som beskriver resultaten inom besiktningens verksamhet mest sannolikt finns problem, vilket betyder att det inte är fråga om ett representativt urval för hela besiktningens bransch.

Enligt resultaten från undersökningen med låtsaskunder och iakttagelserna från de kontroller som gjorts av fordon strax efter besiktningen kan det dock antas att en stor del av de fel som finns i de fordon som besiktas förblir oupptäckta och oregistrerade i fordonstrafikregistret. Med andra ord är resultaten inom besiktningens verksamhet inte på önskad nivå, och det krävs åtgärder för att förbättra kvaliteten i framtiden.

En effektiv användning av testbilar, som är en av de tillsynsmetoder som används, förutsätter att besiktningstillstånden inte känner igen testbilen. I detta syfte manipulerar Trafiksäkerhetsverket bilens registeruppgifter. I lagen om fordonsbesiktningens verksamhet finns inga bestämmelser om användning av testbilar eller om verkets rätt att manipulera fordonets registeruppgifter under en testbilsrunda. I syfte att förtydliga rättsläget finns det skäl att precisera författningsgrunden för testbilsverksamheten, som används vid kontroll av besiktningens verksamhet.

Egenkontrollens verksamhet, som syftar till att utveckla besiktningens verksamhetens kvalitet, har tillämpats bara i mindre än tre år, och det har inte gjorts någon grundligare utvärdering av hur den fungerar. Det går alltså inte ännu att dra några längre slutsatser av verksamheten. I samband med Trafiksäkerhetsverkets tillsyn har det dock funnits tecken på att verksamheten inte alltid har koncentrerats till de faktorer som är viktigast med tanke på besiktningens funktionella kvalitet.

Antalet sanktioner som Trafiksäkerhetsverket beslutar om i samband med tillsynen har varit på nedgående under de senaste åren. Mängden sanktioner korrelerar dock inte direkt med för-

RP 86/2018 rd

ändringar i besiktningens verksamhetens kvalitet, utan denna utveckling har också påverkats t.ex. av Trafiksäkerhetsverkets resurser för beredning av förvaltningsbeslut. Utvecklingen har dessutom påverkats av att praxis för meddelande av anmärkningar har ändrats i och med den nya lagen om fordonsbesiktningens verksamhet. Antalet sanktioner som under de senaste åren påförts innehavare av besiktningens koncession presenteras i tabell 1.

År	Återkallande koncession	av	Varning	Anmärkning
2011	0		4	61
2012	0		2	48
2013	0		14	94
2014	1		3	10
2015	0		0	4
2016	0		0	4
2017	0		2	27

Tabell 1. Sanktioner till innehavare av besiktningens koncession åren 2011–2017. Källa: Trafiksäkerhetsverket.

En granskning av antalet sanktioner till innehavare av besiktningens koncession och utvecklingen av resultaten inom besiktningens verksamheten visar att antalet sanktioner till besiktningens ställen inte har haft något nämnvärt samband med de allmänna resultaten inom besiktningens verksamheten. Trafiksäkerhetsverket anser att inga andra metoder än återkallande av besiktningens koncessionen har haft effekter på resultaten inom besiktningens verksamheten för de besiktningens ställen vars verksamhet åtgärden har vidtagits mot. I fråga om anmärkningarna och varningarna ska det noteras att största delen av dessa beslut inte har riktats mot besiktningens företags eller verksamhetsställets resultat inom besiktningens verksamheten, utan mot resultatet av en besiktning av ett enskilt fordon vid ett enskilt besiktningens ställe.

Likasa har effekten av ett återkallande av besiktningens koncession varit kortvarig och begränsat sig endast till verksamheten vid det besiktningens ställe som åtgärden har riktats mot. Effekten av ett återkallande av besiktningens koncession försvagas av att det inte finns något hinder för fortsatt besiktningens verksamhet trots återkallandet, utan verksamheten kan fortsätta i samma lokaler och med samma personal med undantag för den person som svarar för besiktningens verksamheten, såvitt förutsättningarna för beviljande av besiktningens koncession uppfylls och sökanden har beviljats en ny koncession. Av denna anledning har återkallanden av koncession för närvarande meddelats för viss tid. Sanktionerna har inte kunnat riktas till hela verksamheten för ett besiktningens företag som har flera besiktningens ställen, även om den verkliga orsaken till bristerna i verksamheten har kunnat ligga i hela organisationens verksamhet.

Det kan antas att det inte är ett effektivt tillvägagångssätt att styra resultatet inom besiktningens verksamheten hos mer än 500 besiktningens ställen enbart genom återkallande av koncession för enskilda besiktningens ställen när man ser till resurser som används och den nytta som uppnås. Det ska i fortsättningen vara möjligt att rikta tillsynen och sanktionerna till den nivå av besiktningens verksamheten där det finns en reell möjlighet att ingripa mot problem i verksamheten.

2.3.4 Bedömning av nuläget i fråga om bestämmelserna om taxametrar

EU:s direktiv om mätinstrument utgör enligt regeringens uppfattning inte något hinder för användningen av andra anordningar som uppfyller de krav som i direktivet om mätinstrument ställs på mätinstrument för fastställande av ett pris för färdtjänster. Detta förutsätter dock att den så kallade lagstadgade mätfunktionen preciseras i den nationella lagstiftningen. För närvarande har det i finsk lagstiftning inte direkt angetts någon sådan lagstadgad mätfunktion som avses i direktivet om mätinstrument. Den bestämmelse i 25 § 2 mom. i fordonslagen (1090/2002) som gäller krav på användning av taxameter kan dock betraktas som en sådan. När det gäller kravet på taxameter hänvisas det i momentet till situationer när priset på en resa i tillståndspliktig persontrafik grundar sig på resans längd eller varaktighet. Således skulle den nationellt angivna lagstadgade mätfunktionen kunna tolkas som en hänvisning till beräkning av priset enligt resans längd och varaktighet i tillståndspliktig persontrafik.

Denna beskrivning av hur ordalydelsen kan tolkas står dock i strid med lagstiftarens avsikter. Vid stiftandet av fordonslagens 25 § 2 mom., som stadfästes den 24 maj 2017, var lagstiftarens avsikt att möjliggöra användningen av olika tekniker vid fastställandet av priset på en taxiresa (se RP 161/2016 rd, s. 71; KoUB 3/2017 rd, s. 13). Detta framgår även av fordonslagens 25 § 2 mom., enligt vilket man för beräkning av priset vid sidan av en taxameter kan ha ett annat sådant instrument eller system med vilket en sådan tillförlitlighet och skyddsnivå i fråga om mätresultaten uppnås som motsvarar tillförlitligheten och skyddsnivån hos en taxameter. Direktivet om mätinstrument verkar emellertid inte tillåta användningen av alternativa tekniker utan att den lagstadgade mätfunktionen definieras och begränsas noggrannare i den nationella lagstiftningen.

Det samhälleliga syftet med taxameterkravet kan främst anses vara att trygga konsumenternas ställning, att tillgodose arbetsgivarens och arbetstagarens intressen och att beakta faktorer i anslutning till skattebetalning och skatteuppbörd. Genom regleringen strävar man efter att säkerställa att taxipassagerare kan lita på att det pris som beräknas utifrån mätresultatet är tillförlitligt. Regleringen har av tradition behövts eftersom konsumenten i praktiken inte har haft något annat sätt att förvissa sig om längden på färdsträckan. Dessutom har framför allt turister, som inte känner till området eller den typiska prisnivån, i praktiken varit helt utlämnade till den information som taxametern ger. En taxameter kan inte heller säkerställa konsumenternas ställning, även om den mäter färdens sträcka och varaktighet absolut tillförlitligt, eftersom kunder trots detta har kunnat bli lurade t.ex. genom användning av fel taxor eller ruttval som är oändamålsenliga för kunden. Det är särskilt turister som har varit utsatta för den här typen av bedrägeriförsök, vilket det också finns forskningsresultat om (se t.ex. Balafoutas, Loukas – Beck, Adrian – Kerschamber, Rudolf – Sutter, Matthias: What Drives Taxi Drivers? A Field Experiment on Fraud in a Market for Credence Goods. *Review of Economic Studies* 80 (2013), s. 876–891).

Ett accentuerat behov av konsumentskydd inom taxitjänsterna har identifierats också i den nationella lagstiftningen. För att trygga konsumentens ställning har det ansetts mycket viktigt att konsumenten har tillräcklig information om tjänstens pris innan resan inleds. Lagen om transportservice (320/2017) strävar efter att trygga konsumentens ställning genom kravet på att taxiföretag i fråga om alla taxitjänster ska ange priset eller grunderna för hur priset fastställs på ett tydligt och begripligt sätt innan resan inleds. Om priset överskrider 100 euro, ska priset avtalas särskilt redan innan resan inleds (Trafiksäkerhetsverkets föreskrift TRAFI/196233/03.04.03.00/2017).

För närvarande har taxipassagerarnas konsumentskydd dock förbättrats avsevärt tack vare den tekniska utvecklingen. Konsumenten har i dag många möjligheter att beräkna resans längd och den tid den tar med hjälp av olika karttjänster långt innan resan inleds. Dessutom kan tjänste-

tillhandahållarna redan innan resan inleds ange resans pris mycket noggrant med hjälp av digitala applikationer och denna prisinformation kan utan problem ges till konsumenterna. För kunden är det ändå mer väsentligt än hur tillförlitliga mätdata är att kunna bedöma resans pris innan resan inleds och veta vad han eller hon förbinder sig till innan färden inleds. Dessutom kan t.ex. färdsträckan kontrolleras i efterhand med hjälp av en karttjänst. Många tjänsteleverantörer erbjuder på eget initiativ denna möjlighet. I och med den nya tekniken kan det anses att konsumentskyddet tillgodoses rätt bra i en situation där kunden på förhand känner till priset eller grunderna för bestämmandet av priset. Detta betyder att man i dessa situationer inte längre på det sätt som avses i direktivet om mätinstrument kan tala om sådana lagstadgade mätfunktioner som gäller allmänt intresse och konsumentskydd och behovet av reglering av mätfunktionerna.

Även om behovet av konsumentskydd varierar beroende på hur taxiresorna beställs och betalas, kan de övriga samhällliga målsättningarna även i fortsättningen avses betydelsefullt oavsett beställnings- och betalningssätt. Enligt det stadfästa 25 § 2 mom. i fordonslagen ska också andra instrument och system uppnå en sådan tillförlitlighet och skyddsnivå i fråga om märesultaten som motsvarar tillförlitligheten och skyddsnivån hos en taxameter. Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att uppgifter om taxiresan registreras också med andra instrument och system så att skattemyndigheten och arbetsgivaren ska kunna granska utförda och mottagna betalningar. Att instrumenten och systemen är tillförlitliga och skyddar uppgifterna är viktigt också för förare inom taxitrafiken för löneutbetalningen. Med andra instrument och system kan betalningen skötas elektroniskt i samband med beställningen, och genom kravet på tillförlitlighet och skyddsnivå strävar man efter att säkerställa att elektroniska betalningar kan kontrolleras i efterhand.

3 Målsättning och de viktigaste förslagen

3.1 Målsättning

3.1.1 Målsättning i anslutning till regleringen av besiktningsverksamhet

Avsikten är att denna proposition ska genomföra regeringsprogrammets spetsprojekt för smidigare författningar. Regeringen har som mål att regleringen ska bli lättare och användningen av andra styrmedel som alternativ till författningar ska öka. Enligt regeringsprogrammet ska man vid genomförandet av EU-författningar avhålla sig från att skapa ytterligare nationell reglering.

När det gäller besiktningsverksamheten är viktiga samhällliga mål att öka trafiksäkerheten och minska miljöolägenheterna. Besiktningsverksamheten ska också ordnas på ett kostnadseffektivt sätt, så att samhällets resurser inte används i onödan. Ett viktigt mål med reformen är att avveckla sådan reglering som hindrar en utveckling av besiktningsverksamheten och som höjer kostnaderna för verksamheten. Det finns skäl att se över alla bestämmelser som begränsar verksamheten när det gäller de kostnader de föranleder och den nytta som eftersträvas med dem. Särskilt bestämmelserna om koncession och den regleringsbörda som följer av dem påverkar kostnaderna för verksamheten. Även skyldigheten att tillhandahålla besiktningstjänster och kraven på lokaler påverkar i hög grad kostnaderna för produktionen av tjänsterna. Det finns även anledning att bedöma de kostnader som medborgarna föranleds av besiktningarna. Besiktningarna föranleder kostnader för medborgarna dels i form av besiktningsavgifter, dels i form av kostnader för resan till besiktningsstället och för förlorad fritid till följd av besiktningskyldigheten.

Ett syfte med reformerna av bestämmelserna om besiktning har sedan 1990-talet varit att öka konkurrensen inom besiktningsverksamheten. Med den ökade konkurrensen har man särskilt

eftersträvat en effektivare verksamhet och förbättrad serviceförmåga vid besiktningsställena. Konkurrensen mellan besiktningsställena har ökat särskilt under 2010-talet och den ökade konkurrensen har faktiskt visat sig leda till sjunkande priser för besiktningstjänsterna och till ökad tillgång på dem. Det ökade antalet besiktningsställen har lett till att konkurrens har uppstått även på de lokala besiktningmarknaderna. Ett viktigt syfte även med denna reform är att öka konkurrensen och förbättra tillgången till tjänster, i synnerhet i fråga om de mest allmänna besiktningstjänsterna.

När det gäller att minska trafikolyckor och onödiga miljöolägenheter har besiktningsverksamhetens kvalitet en viktig roll. Om man genom besiktningarna inte kan minska sådana fel som försämrar trafikdugligheten och bidrar till miljöolägenheter, finns det heller ingen grund för besiktningsverksamheten. Inom besiktningsverksamheten är konkurrens mellan företag alls ingen garanti för en högklassig verksamhet, när man med denna avser en förmåga att finna fel och brister i fordon, eftersom fordonens ägare inte har några incitament att favorisera sådana besiktningsställen. Av denna anledning har regleringen och myndighetstillsynen en viktig roll i verksamhetens kvalitetssäkring. Målet med projektet är alltså att finna sätt på vilka besiktningsverksamhetens kvalitet kan förbättras från det nuvarande utan att de skyldigheter som gäller företagen eller verksamhetens kostnader ökar från vad de är för närvarande. Ett mål är att hitta sådana brister i den gällande regleringen och de nuvarande tillsynsmetoderna som minskar effekterna av myndighetstillsynen och sanktionerna. Ett mål är också att säkerställa att de resurser som reserverats för tillsyn kan utnyttjas på ett så effektivt och ändamålsenligt sätt som möjligt.

3.1.2 Målsättning i anslutning till bestämmelserna om taxametrar

Direktivet om mätinstrument har kommit till i en tid då moderna taxitjänster inte ännu i nämnvärd utsträckning hade blivit allmänna i Europa, och således grundar sig den del av direktivet som gäller taxametrar på en mycket traditionell verksamhetsmodell där resans pris bestäms av en taxameter utifrån den beräknade sträckan och den uppmätta färdtiden. Dock har t.ex. en dynamisk prissättning blivit avsevärt allmännare inom transporttjänsterna under den senaste tiden och denna utveckling kan anses vara mycket positiv ur samhällets synvinkel, eftersom den ökar efterfrågan på mobilitetstjänster och ökar fordonens användningsgrad. De krav som i direktivet om mätinstrument ställs på taxametrar hindrar dock i praktiken ett effektivt utnyttjande av dynamisk prissättning.

Taxiresor som beställs med hjälp av digitala applikationer har den senaste tiden ökat avsevärt i popularitet t.ex. i Förenta staterna och Storbritannien, och efterfrågan på dem är redan klart större än på vanliga taxitjänster. En snabb förändring i konsumtionsvanorna har lett till att direktivet om mätinstrument i vissa fall i onödan begränsar den tekniska utvecklingen. Direktivet om mätinstrument strävar efter att vara så teknikneutralt som möjligt, men problemen med direktivet är att när den del av direktivet som gäller taxametrar utarbetades kunde man inte beakta förändringen i konsumtionsvanorna.

Faran med det redan stadfästa 25 § 2 mom. i fordonslagen är att det börjar tolkas och tillämpas på ett sätt som inte motsvarar lagstiftarens syfte. Syftet med denna proposition är att säkerställa att lagstiftarens syfte att ha en teknikneutral reglering och att möjliggöra användningen av nya digitala applikationer inom prissättningen av taxitjänster förverkligas på ett ändamålsenligt sätt. Samtidigt strävar man dock efter att säkerställa konsumentskyddet i olika taxitjänster.

3.2 Alternativ

3.2.1 Bestämmelser om koncession för besiktningsverksamhet

I fråga om bestämmelserna om koncession har man särskilt granskat den nuvarande modellen med koncession som beviljas per besiktningsställe och en modell där koncessionen beviljas per företag, så att ett företag kan bedriva verksamhet på flera verksamhetsställen men slippa ansöka om koncession för varje verksamhetsställe. I modellen med företagsspecifik koncession skulle företaget endast meddela vilka verksamhetsställen den avser bedriva verksamhet vid, medan den nuvarande modellen går ut på att Trafiksäkerhetsverket på förhand inspekterar att verksamhetsställets lokaler och anordningar stämmer överens med kraven.

Modellen med företagsspecifika koncessioner öppnar upp för en praxis där ett företag enligt egen prövning kan öppna nya besiktningsställen, vilket kan göra det lättare att tillhandahålla tjänster som motsvarar efterfrågan. En företagsspecifik koncession är lättare administrativt sett. Tungrodda koncessionsbestämmelser kan höja tröskeln för att ta sig in i branschen och detta kan ha en negativ inverkan på marknadens funktion. Stora hinder för att etablera sig inom branschen minskar konkurrensen, vilket kan skapa marknadsinflytande för företagen, minska utbudet av tjänster och höja priserna. En liten konkurrens på marknaden kan också leda till att den dynamiska effektiviteten försämras. Betydelsefullt i detta sammanhang är en hur hög tröskel förhandstillsynen har för inträdet på marknaden. Ett anmälningsförfarande kan anses vara den lättaste av metoderna för förhandstillsyn, medan behovsprövade koncessioner är den tyngsta. För närvarande tillämpas en mellanform av dessa, en på rättslig prövning baserad koncession, som inte kan anses vara särskilt tung. Ett tecken på detta är också den snabba ökningen av verksamhetsställen under de senaste åren. En besiktningskoncession per besiktningsställe föranleder en engångsutgift på 1 500 euro för ett företag när det ansöker om koncession. En högre tröskel för att komma in på marknaden än koncessionen är ändå de krav som ställs på lokaler och anordningar.

De jämförda alternativen skiljer sig tydligt från varandra när det gäller hur tillsynen över besiktningsverksamheten riktas på tillsyn på förhand eller i efterhand. De olika koncessionsmodellerna bedömdes särskilt med hänsyn till nyttan av och kostnaderna för tillsynen. Inom förhandstillsynen uppstår kostnader som i huvudsak är av engångskaraktär och som främst föranleds av beredningen och behandlingen av olika koncessionsansökningar och anmälningar samt av beredningen av anvisningar och föreskrifter och genomgången av dessa. Tillsynen i efterhand är däremot av mer bestående karaktär till följd av den regelbundna rapporteringen och tillsynsverksamheten. Vilken regleringsmetod som är bäst påverkas i synnerhet av hur sannolikt det är att tillsynen ger resultat. Sällsynta resultat av tillsynen talar för tillsyn i efterhand. Om alla eller en majoritet av verksamhetsutövarna i vilket fall som helst uppfyller de ställda kraven, föranleder en förhandstillsyn endast onödiga kostnader om man med en riskbaserad tillsyn i efterhand kan nå ett lika gott slutresultat till lägre kostnader.

I nuläget tillämpas på besiktningsverksamheten både förhandstillsyn och tillsyn i efterhand. Även om kostnaderna för förhandstillsynen i nuläget inte är betydande i förhållande till kostnaderna för hela verksamheten, verkar de vara större än den nytta de ger upphov till. Det är sällan man i förhandstillsynen upptäcker brister i besiktningsställets lokaler och anordningar, vilket talar för att fokus ska läggas på tillsyn i efterhand. Ur denna synvinkel kan den företagsspecifika koncessionen anses vara ett bättre alternativ.

Koncessionsmodellen är också viktig med tanke på vem som ansvarar för besiktningsverksamhetens kvalitet och för att den överensstämmer med bestämmelserna. Detta är av betydelse t.ex. när det gäller de sanktioner som påförs för brister som upptäckts. I den företagsspecifika koncessionen ligger ansvaret för verksamhetens kvalitet tydligare hos hela företaget snarare än hos det enskilda verksamhetsstället. Ett enskilt besiktningsställets möjligheter att påverka verksamhetens kvalitet är i princip begränsad, eftersom det är företaget som i sista hand svarar för verksamhetens resurser, mål och styrning. I modellen med en företagsspecifik koncession överförs förhandstillsynen i högre grad från myndigheterna till besiktningsorganisationen, ef-

tersom besiktningstillena t.ex. inte längre granskas innan verksamheten inleds. Ansvaret för kvaliteten ligger då tydligare hos en aktör, vilket ur myndigheternas synvinkel gör det lättare att utvärdera verksamhetens resultat och tillsynen över verksamheten. Verksamheten kan då utvärderas på organisationsnivå, även om tillsynsåtgärderna riktas mot ett enskilt besiktningstill eller mot ett urval av företagens verksamhetstill.

Att sanktionerna gäller hela företaget kan antas ha en större effekt än om de gäller ett enskilt besiktningstill, om tillsynen och sanktionerna är proportionerliga, eftersom företagen då sporras till att utveckla sin verksamhet på alla besiktningstill och inte bara på det besiktningstill som blivit föremål för tillsyn och sanktioner. En aktörsspecifik koncession kan förstås också höja tröskeln att ingripa mot större aktörer, särskilt när det kommer till återkallande av koncession. Återkallande av koncession är en kännbar åtgärd som kan ha till följd att tillgången till besiktningstjänster på ett område försämras avsevärt.

Sammanfattningsvis kan det utifrån denna helhetsbedömning konstateras att en företagsspecifik koncession verkar vara mer ändamålsenlig än en koncession som beviljas per besiktningstill. Den nuvarande modellen med koncessioner som beviljas separat för varje besiktningstill kan anses vara onödig och de kostnader denna föranleder avsevärda i förhållande till den nytta som uppnås.

3.2.2 Koncessionsuppdelningen inom besiktningverksamheten samt skyldigheten att tillhandahålla koncessionsenliga besiktningar

När det gäller koncessionerna granskades även den nuvarande koncessionsindelningen där besiktningkoncessioner beviljas enligt besiktningsslag och separat för besiktning av lätta eller tunga fordon. För den nuvarande uppdelningen av besiktningkoncessioner enligt besiktningsslag och enligt lätta och tunga fordon talar den med koncessionen följande skyldigheten att tillhandahålla alla besiktningstjänster som koncessionen omfattar. En alternativ modell till detta skulle kunna vara en modell med en enda besiktningkoncession, där innehavaren av besiktningkoncession ska tillhandahålla samtliga besiktningar. Ett exempel på en modell av helt motsatt slag är en där det inte finns någon besiktningsskyldighet som helst, då det vore helt omotiverat att dela in koncessionen enligt besiktningsslag och fordonskategori.

I Finland har vi praktisk erfarenhet av effekterna av skyldigheten att erbjuda besiktningstjänster och av att lindra denna skyldighet. Den tidigare, mer omfattande skyldigheten att tillhandahålla besiktningstjänster minskade klart utbudet av besiktningstjänster och konkurrensen mellan besiktningstillena och bidrog till att höja prisnivån för de vanligaste besiktningstjänsterna. När skyldigheten att tillhandahålla besiktningstjänster lindrades så att det blev tillåtet att tillhandahålla besiktningar enbart av lätta fordon och att utföra enbart periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar ledde det till att nätverket av besiktningstill utvidgades och till att priserna på de vanligaste periodiska besiktningarna gick ned. Det ledde också till att tillgången till besiktningstjänster för tunga fordon minskade något och till att priserna på dessa tjänster gick upp något, på det sätt man hade förutspått. Konsekvenserna av denna förändring var mycket små för ägarna av tunga fordon.

Effekterna av sloandet av skyldigheten att tillhandahålla alla besiktningstjänster kan antas gå i precis samma riktning som effekterna av lindrandet av denna skyldighet. Den nuvarande skyldigheten leder också sannolikt till kostnader för dem som använder de vanligaste besiktningstjänsterna i och med att besiktningföretagen till följd av denna skyldighet är tvungna att investera i sådana lokaler och anordningar som behövs endast sällan. Detta bidrar till att öka kostnaderna för att ordna verksamheten. Eftersom skyldigheten omfattar alla företag, avspeglar sig skyldigheten oundvikligen i priserna på besiktningstjänsterna. Skyldigheten bidrar ändå

sannolikt också till att vissa mindre vanliga besiktningstjänster finns tillgängliga särskilt i glesbygderna.

Den nuvarande koncessionsuppdelningen har lett till att stora husbilar och släpvagnar besiktas på besiktningstillfällen för lätta fordon, även om de till sin storlek och konstruktion vore lämpligare att besikta på besiktningstillfällen för tunga fordon. Stora husbilar och paketbilar ska rymmas in på varje besiktningstillfälle som besiktat lätta fordon, vilket t.ex. har lett till att de utrymmeskrav som ställs på lokaler för besiktning av lätta fordon är onödigt väl tilltagna för största delen av de fordon som besiktas vid dem. Höjkravet gör det för sin del svårare att etablera t.ex. mobila besiktningstillfällen, minskar antalet potentiella lokaler och ökar verksamhetskostnaderna. På motsvarande sätt har också besiktningar av lätta lastbilar med hydrauliska bromsar utförts vid besiktningstillfällen för tunga fordon, trots att de till sin storlek och konstruktion inte avviker nämnvärt från stora paketbilar, som besiktas vid besiktningstillfällen för lätta fordon.

Besiktningar av de allra mest speciella fordonen och sällsynta fordon kan inte ens för närvarande utföras på ett besiktningstillfälle, även om besiktningstillfället skulle ha skyldighet att erbjuda sådana. Då är det möjligt att låta besikta fordonet utanför besiktningstillfället (25 § i lagen om fordonsbesiktningens verksamhet). Om tillgången till besiktningstjänster för tunga fordon är dålig, kan även besiktningstillfällen vars lokaler och anordningar inte uppfyller de krav som ställs i fråga om besiktning av tunga fordon beviljas koncession för besiktning av tunga fordon. Undantagsbestämmelser av det här slaget säkerställer tillgången till mer ovanliga besiktningstjänster. Med tanke på trafiksäkerheten och miljön har sådana undantag som helhet betraktat endast små konsekvenser.

Sammanfattningsvis kan det konstateras att slopandet av skyldigheten att tillhandahålla besiktningstjänster bedöms möjliggöra en utveckling av skraddarsydd tjänstekoncept, ett tillhandahållande av tjänster som bättre motsvarar efterfrågan och en organisering av verksamheten mer kostnadseffektivitet än i nuläget. Ett slopande av besiktningsskyldigheten kan antas gynna en mycket stor andel fordonsägare, och det väntas inte heller leda till väsentliga olägenheter för andra, eftersom tillgången till besiktningstjänster kan säkerställas med liknande undantagsbestämmelser som i dag.

3.2.3 Besiktningens verksamhetens kvalitet och tillsyn

Alternativen för hur besiktningens verksamhetens kvalitet skulle utvecklas utgick från det allmänna behovet av bestämmelser om besiktningens verksamhet. När det gäller de samhällliga målen med besiktningens verksamhet har verksamhetens kvalitet en stor betydelse. Samhälleligt motiverad är besiktningens verksamhet endast om den kan bidra till att förbättra trafiksäkerheten och minska de miljöolägenheter som vägtrafiken medför. En effektiv tjänsteproduktion och tillhandahållandet av sådana tjänster som fordonsägarna vill ha kan inte vara de enda målen.

Även om en konkurrensutsatt marknad vanligen, på den traditionella produktmarknaden, innebär högklassiga tjänster, kan besiktningens marknaden inte bedömas på samma grunder. De som anlitar besiktningstjänster har inte på samma sätt ett intresse att favorisera företag som tillhandahåller högklassiga tjänster, om man med högklassig här avser det att man vid besiktningen upptäcker den verkliga mängden dolda fel eller brister i fordonen. Eftersom besiktning av fordon är näringsverksamhet för besiktningens företag och besiktningstillfällena konkurrerar om kunder sinsemellan, ligger det däremot i deras intresse att tillhandahålla tjänster som är i kundernas intresse. Fordonsbesiktningen är mycket noggrant reglerad, och företagen har ingen nämnvärd möjlighet att påverka besiktningens innehåll. Besiktningstillfällena ska i princip kontrollera samma objekt med samma metoder. Det de kan konkurrera med är närmast hur snabbt

de utför åtgärden och hur de prissätter tjänsten. Detta konkurrensförhållande kan för besiktningstillstånden och de enskilda besiktarna skapa incitament för att utföra besiktningen riktigt snabbt så att de missar en del av felet. Detta leder till att de incitament som naturligt råder på besiktningensmarknaden inte bidrar till produktionen av tjänster som är högklassiga med tanke på samhället. Konkurrensförhållandet kan också leda till att man underlåter att iakttä bestämmelserna.

Till följd av den ovan beskrivna problematiken har myndighetstillsynen en särskild roll när det gäller utvecklingen av besiktningens verksamhets kvalitet. Iakttagandet av regleringen och förbättringen av kvaliteten ska främjas med hjälp av motsatta incitament från myndighetens sida. Genom tillsyn över verksamheten och sanktioner mot brister i verksamheten kan man minska incitamenten för underlåtelser att iakttä bestämmelserna och tillhandahållande av tjänster av dålig kvalitet. Tillsyn och sanktioner kan alltså ses som ett slags avskräckningsstrategi som bidrar till att göra brott mot regleringen mindre attraktiva.

Trafiksäkerhetsverket har för närvarande ett rätt omfattande urval metoder och sanktioner att välja mellan i tillsynen över besiktningens verksamheten. För lindrigare förseelser kan verket meddela anmärkningar eller varningar, men det kan också tillgripa strängare metoder, såsom återkallande av koncession. Hotet om återkallande av koncession utgör ett betydande incitament för koncessionshavaren att iakttä regleringen, eftersom ett avbrott i verksamheten innebär att kundintäkter förloras och att de medel som investerats i verksamheten i praktiken inte ger någon avkastning alls.

De nuvarande sanktionsmetoderna kan alltså anses vara mycket tillräckliga i sig, men problemet är att metoderna inte nödvändigtvis kan riktas mot dem som har en reell möjlighet att ingripa mot problem i verksamheten. I modellen med en koncession per besiktningstillstånd riktas sanktionerna mot det enskilda besiktningstillståndet och inte mot det besiktningensföretag som styr dess verksamhet. Sanktioner som riktas mot ett enskilt besiktningstillstånd skapar inte nödvändigtvis ett tillräckligt incitament för ett företag med flera verksamhetstillstånd att sörja för hela verksamhetens kvalitet. Av denna anledning ansågs det att de mål som ställts för utvecklingen av besiktningens verksamhets kvalitet bäst kan nås, om koncessionerna blir företagsspecifika och det därigenom blir möjligt att rikta sanktioner mot olika nivåer inom besiktningens verksamheten.

Det föreslås också att användningsområdet för vite ska utvidgas så att alla förbud och ålägganden som meddelats med stöd av lagen om fordonsbesiktningens verksamhet eller med stöd av bestämmelser eller föreskrifter som utfärdats med stöd av den ska kunna förenas med vite.

3.3 De viktigaste förslagen

3.3.1 Regleringen i fråga om besiktningens verksamhet

På de grunder som anförs ovan föreslås det att lagen om fordonsbesiktningens verksamhet ska ändras särskilt i fråga om bestämmelserna om koncession. Det föreslås att bestämmelserna om koncession ska ändras så att besiktningenskoncessioner i framtiden ska beviljas per företag och inte som i nuläget per besiktningstillstånd. Dessutom föreslås det att den nuvarande koncessionsuppdelningen i olika besiktningensslag och mellan besiktning av lätta och tunga fordon ska slopas. I fortsättningen berättigar en besiktningenskoncession alltså till att besikta alla besiktningensslag och alla fordonskategorier.

Även skyldigheten att utföra alla besiktningar som följer av besiktningenskoncessionen föreslås bli slopad. För att information om de besiktningstjänster som tillhandahålls i Finland ska finnas tillgänglig för medborgare och tillsynsmyndighet föreslås det att innehavare av besikt-

ningskoncession i fortsättningen ska lämna en anmälan till Transport- och kommunikationsverket om alla de besiktningstillfällen vid vilka den utför besiktningar. I samma anmälan ska också anges de besiktningstjänster som erbjuds vid varje besiktningstillfälle. Denna anmälan är bindande för innehavaren av besiktningstillstånd så att innehavaren är skyldig att utföra de tjänster som den anmält sig tillhandahålla.

Det föreslås att inträdeskraven till vidareutbildning för besiktare ska lindras. I syfte att råda bot på problemen med tillgång till besiktningsspecialist ska inträdeskravet för besiktare till utbildningsperioden för lätta fordon i utbildningen i periodisk besiktning i fortsättningen vara sex månaders verkstadserfarenhet eller motsvarande erfarenhet av eller kompetens för fordonbranschen, oavsett besiktarens grundutbildning. Även skyldigheten att utse en person som svarar för besiktningsspecialistens verksamhet slopas.

Dessutom föreslås vissa preciseringar av grunderna för sanktioner mot innehavare av besiktningstillstånd och mot besiktare. I fortsättningen ska Transport- och kommunikationsverket också få förena alla förbud eller ålägganden som det har meddelat med stöd av lagen om fordonstillståndsspecialist eller med stöd av bestämmelser eller föreskrifter som utfärdats med stöd av den med vite. För närvarande är användningsområdet för vite begränsat till enskilda förbud eller ålägganden. Det föreslås också att den rättsliga grunden för den så kallade testbilsverksamheten görs klarare, så att Transport- och kommunikationsverket även i fortsättningen ska ha ett tillräckligt metodurval till sitt förfogande vid tillsynen över besiktningsspecialistens verksamhet. Med hänsyn till tillsynen är det också viktigt att de resurser som anvisats för den används effektivt. Det föreslås därför att bestämmelserna ändras så att Transport- och kommunikationsverket i fortsättningen ska kunna utnyttja privata tjänsteproducenter som tekniska sakkunniga när verket kontrollerar besiktade fordon. Uppgiften kräver omfattande sakkunskap om fordonsteknik, och sådan sakkunskap är det inte nödvändigtvis ändamålsenligt eller nödvändigt att upprätthålla vid verket för att tillsynsuppgiften ska kunna genomföras på ett framgångsrikt sätt. I och med en effektivare resursanvändning kan antalet kontroller eventuellt ökas i framtiden, vilket i sin tur kan ha positiva konsekvenser för besiktningarnas kvalitet.

3.3.2 Bestämmelser om taxametrar

För att förtydliga regleringen föreslås det att den mätfunktion som avses i direktivet om mätinstrument och därigenom också taxameterkravet begränsas till att enbart gälla sådana transporter i fråga om vilka passageraren har svårt att bedöma resans pris innan resan inleds och det därför är absolut viktigt att passageraren kan lita på den färdavgift som mätinstrumentet beräknar.

Samtidigt görs också en ändring i uppgifterna för de myndigheter som utövar tillsyn över taxametrar. I fortsättningen är det Trafiksäkerhetsverket som ska svara för all tillsyn i anslutning till taxametrar. Detta innebär att Trafiksäkerhetsverket utöver sina nuvarande uppgifter också svarar för tillsynen över efterlevnaden av lagen om mätinstrument och marknadskontrollagen när det gäller taxametrar. Detta förutsätter ändringar i såväl lagen om mätinstrument som marknadskontrollagen. Det är ändamålsenligt att de tillsynsuppgifter som hänför sig till taxametrar koncentreras till en enda myndighet.

I likhet med marknadskontrollagen är även lagen om anmälda organ för vissa produktgrupper (278/2016) en övergripande lag, vars relation till lagen om mätinstrument anges i 4 § 6 mom. i lagen om mätinstrument. Det finns dock inget behov av att ändra lagen om anmälda organ för vissa produktgrupper till följd av att tillsynsmyndigheten för taxametrar ändras.

4 Propositionens konsekvenser

4.1 Ekonomiska konsekvenser

4.1.1 Konsekvenser för hushållen

Propositionen har inga direkta konsekvenser för hushållen. Den kan dock ha indirekta konsekvenser för priserna på och tillgången till olika besiktningstjänster, men de beror i stor utsträckning på besiktningsföretagens verksamhet. Slopandet av skyldigheten att tillhandahålla besiktningstjänster i enlighet med koncessionen kan leda till en differentiering i tillhandahållandet av olika besiktningstjänster. Ändringen kan leda till att allt fler besiktningsställen tillhandahåller endast vissa besiktningstjänster. Det är sannolikt att ändringen leder till att utbudet av de allra vanligaste besiktningarna ökar och att priset på dem sjunker samtidigt som utbudet av de mindre vanliga besiktningstjänsterna minskar och att priset på dem stiger.

Besiktningstjänsternas priser påverkas i synnerhet av kostnaderna för att producera tjänsterna, konkurrensen inom branschen och besiktningsföretagens prissättningsstrategier. Propositionen kan antas ha konsekvenser särskilt för kostnaderna för att producera tjänsterna. För produktionen av besiktningstjänster krävs lokaler och anordningar som överensstämmer med kraven, och kraven varierar beroende på besiktningsslag. Så krävs det t.ex. för besiktning av tunga fordon större lokaler än för besiktning av lätta fordon, vilket leder till att kostnaderna för produktionen av dessa besiktningstjänster också är högre. Efterfrågan på mindre vanliga besiktningstjänster vid ett enskilt besiktningsställe kan vara minimal, och därför är det inte nödvändigtvis lönsamt att investera i de lokaler och anordningar som krävs för detta slag av besiktningar.

Förslaget om att slopa skyldigheten att tillhandahålla besiktningstjänster i enlighet med besiktningskoncessionen innebär att besiktningsföretagen får en allt större möjlighet att påverka i vilken typ av lokaler de bedriver sin verksamhet. Detta kommer sannolikt att leda till att utbudet av de allra vanligaste besiktningstjänsterna för lätta fordon ökar. Slopandet av skyldigheten ökar antalet lokaler som är lämpliga som besiktningsställen och kan t.ex. bidra till att antalet mobila besiktningsställen ökar. Vidare kan det antas att dessa tjänster i allt högre grad tillhandahålls även t.ex. vid reparationsverkstäder och försäljningsställen, vars lokaler efter smärre ändringsarbeten kan vara lämpliga för tillhandahållande av vissa besiktningstjänster. Utbudet av vissa besiktningstjänster kan dock minska till följd av slopandet av skyldigheten i fråga.

Det är svårt att entydigt bedöma på vilket sätt ändringarna påverkar priserna på besiktningstjänster, eftersom effekterna varierar beroende på besiktningstjänst. Möjligheten att erbjuda besiktningstjänster endast för vissa lätta fordon innebär att dessa tjänster kan tillhandahållas på ett mer kostnadseffektivt sätt än för närvarande. På en välfungerande marknad kan det antas att förändringar i produktionskostnaderna avspeglas i priset på tjänsterna. På den finska besiktningmarknaden kan konkurrensen för närvarande anses välfungerande på det hela taget, vilket betyder att de sannolikt sjunkande produktionskostnaderna kommer till uttryck i form av lägre priser, åtminstone på längre sikt.

I fråga om de mindre vanliga besiktningstjänsterna kan ändringen leda till en höjning av den allmänna prisnivån på dessa tjänster. Ändringen ökar inte direkt produktionskostnaderna för tjänsterna, men den kan genom företagets prissättningsstrategier påverka priserna för de mindre vanliga tjänsterna. Ett besiktningsföretag kan prissätta sina tjänster så att de vanligaste besiktningstjänsterna subventionerar de mindre vanliga besiktningstjänsterna. Om det sker en differentiering i utbudet av olika besiktningstjänster, leder detta sannolikt till att motsvarande korssubventionering inte längre tillämpas på samma sätt som för närvarande.

En viktig faktor som påverkar priset för besiktningstjänster är däremot besiktningstillståndens användningsgrad (se Fordonsförvaltningscentralens utredning Ajoneuvohallintokeskuksen tutkimuksia ja selvityksiä 2/2008, s. 7–8, på finska). Propositionen kan leda till att antalet besiktningstillstånd ökar i Finland, vilket bidrar till att sänka besiktningstillståndens användningsgrad, eftersom efterfrågan på besiktningstjänster i praktiken är oförändrad. Ett ökat antal besiktningstillstånd leder alltså sannolikt till att priserna stiger. Ett ökat antal besiktningstillstånd innebär däremot också att tjänsterna tillhandahålls på närmare håll än i nuläget och den tid som går åt till besiktningen minskar, vilket kan bidra till att minska fordonsägarnas utgifter för besiktningen på det hela taget. I fråga om mer ovanliga besiktningstjänster kan ändringen däremot innebära att antalet besiktningstillstånd minskar och deras användningsgrad ökar, vilket bidrar till att sänka priserna samtidigt som de övriga kostnaderna ökar.

Effekterna på priser och tillgång är sannolikt inte särskilt betydande. I samband med de tidigare reformerna av besiktningstillståndens bestämmelser har det bedömts att t.ex. en uppdelning i lätta och tunga fordon kunde leda till en genomsnittlig prisnedgång på 8 procent i fråga om besiktningar av lätta fordon (se Fordonsförvaltningscentralens utredning Ajoneuvohallintokeskuksen tutkimuksia ja selvityksiä 2/2008, s. 28, på finska). De nu föreslagna ändringarna väntas ha klart mindre effekter än så. Som exempel kan nämnas att snittpriset för en periodisk besiktning var ca 44 euro år 2017 (se Trafiksäkerhetsverkets översikt Trafin julkaisuja 14/2017, s. 7, på finska), vilket betyder att ändringens prissänkande effekt på dessa besiktningar sannolikt rör sig kring högst ett par euro.

Även konkurrensen på marknaden påverkar tjänsternas priser. Om ett besiktningstillstånd saknar konkurrens, behöver det inte sänka priserna trots att produktionskostnaderna minskar. På besiktningstillståndsmarknaden är konkurrensen mycket lokal, eftersom man vanligen väljer att besikta endast på det närmaste besiktningstillståndet eller på det besiktningstillstånd som annars ligger lämpligt till. Den regionala dimensionen av konkurrens skapar marknadsinflytande för de företag som ligger bäst till. Slopandet av skyldigheten att tillhandahålla alla besiktningstjänster kan möjliggöra ibruktagande av nya lokaler på de platser som ligger bäst till med hänsyn till efterfrågan och detta kan bidra till ökad konkurrens. Detta kan beräknas leda till en sänkning av priserna på de vanligaste besiktningstjänsterna.

En övergång till företagsspecifika koncessioner minskar på det hela taget företagets administrativa börda och därigenom även produktionskostnaderna. Utifrån det som beskrivs ovan kan även denna ändring sannolikt bidra till att sänka priserna på besiktningstjänsterna.

I stort kan slopandet av skyldigheten att tillhandahålla alla besiktningstjänster antas gagna hushållen i form av sänkta priser och ökad tillgång till tjänster. Effekten kanske inte märks genast, utan kostnaderna minskar i takt med att nya besiktningstillstånd öppnas i mindre lokaler än tidigare. Under de senaste åren har tillgången till besiktningstjänster ökat hela tiden samtidigt som priserna har gått ned (se Trafiksäkerhetsverkets översikt Trafin julkaisuja 14/2017, s. 3–8, på finska). Denna utveckling kan antas fortsätta oavsett lagstiftningsändringarna.

4.1.2 Konsekvenser för företagen

Det föreslagna slopandet av skyldigheten att tillhandahålla alla besiktningstjänster kan ge företag som redan är verksamma inom besiktningstillståndsbans och potentiella nya företag en möjlighet att grunda nya besiktningstillstånd och skräddarsy tjänstehelheter. Den föreslagna ändringen kan sporra företag att investera i nya affärslokaler och ge företagen en bredare mån än för närvarande att utveckla nya affärsmodeller. Det blir möjligt att tillhandahålla besiktningstjänster i mer varierande lokaler än i dagsläget, vilket kan göra det möjligt t.ex. för reparationsverkstäder att tillhandahålla besiktningstjänster och att ta i bruk mobila besiktningstillstånd.

RP 86/2018 rd

Detta ökar sannolikt konkurrensen i branschen, vilket kan dra ned resultatet för de besiktningföretag som nu är verksamma på marknaden.

En lindring av inträdeskraven till vidareutbildning för besiktare och ett slopande av skyldigheten att utse en person som svarar för besiktningens verksamhet gör det lättare för företagen att få arbetskraft och därigenom också att utvidga sin verksamhet eller grunda nya besiktningstillfällen även på sådana platser där tillgången på arbetskraft i nuläget har varit ett problem.

De föreslagna lagändringarna kan ha en inverkan på lönsamheten av de investeringar som besiktningstillfällena har gjort och därigenom också på värdet på deras egendom. Ett besiktningföretag som redan är verksamt i branschen har med stöd av den gällande lagstiftningen kunnat investera i sådana lokaler och anordningar som efter lagstiftningsändringen inte längre är nödvändiga, när skyldigheten att tillhandahålla alla besiktningstjänster slopas. Detta är relevant för de företag som redan är verksamma i branschen, eftersom det på marknaden kan komma in nya företag som tack vare lagstiftningsändringarna kan grunda besiktningstillfällen med en lägre kostnadsstruktur och få en konkurrensfördel av detta. De företag som redan är verksamma i branschen måste då reagera på situationen genom att sänka priserna.

En övergång till företagsspecifika koncessioner minskar på det hela taget företagets administrativa börda, eftersom ett lägre antal koncessioner också innebär mindre administrativt arbete. I fråga om de kriterier som ställs på företagsnivå kontrolleras uppfyllandet av kraven endast en gång, vilket minskar den administrativa bördan för sådana organisationer som har flera verksamhetstillfällen. Ändringen har alltså mest effekter för de större besiktningföretagen.

De ändringar som föreslås i besiktningkoncessionen föranleder också ett behov av att se över de avgifter som hänför sig till processen för ansökan om koncession för besiktning. I nuläget har koncessionen, som beviljats per besiktningstillfälle, innebäret ett förhandsgodkännande av besiktningstillfället som Trafiksäkerhetsverket tagit ut en avgift på 1 500 euro för. I fortsättningen ska inget förhandsgodkännande göras. I stället ska Trafiksäkerhetsverket ta ut en avgift för ansökan om koncession för besiktning, men den avgiften är avsevärt lägre än den avgift som för närvarande tas ut för förhandsgodkännandet.

I samband med att besiktningorganisationerna beviljas koncession godkänns i fortsättningen, vid sidan av kvalitetsledningssystem enligt standarden ISO 9001, även kvalitetshandlingssystem som har certifierats enligt standarden ISO 17020, som iaktas av vissa koncessionshavaren när det gäller enskilt godkännande av fordon. Detta besparar de företag som anser att ett system som certifierats enligt ISO 17020 är ändamålsenligt att utvidga till besiktningens verksamhet från att certifiera det enligt ISO 9001, vilket minskar kostnaderna för certifiering.

Eftersom efterfrågan på besiktningstjänster på det hela taget är i det närmaste statisk har de föreslagna ändringar som påverkar produktionskostnaderna sannolikt inga konsekvenser för företagets vinster. De kostnadsförändringar som påverkar hela branschen överförs sannolikt i sin helhet på priserna, så att företagets intäkter och utgifter minskar proportionellt.

Propositionen kan ha små effekter också på andra företag än företag i besiktningbranschen, eftersom t.ex. transportföretag flitigt använder sig av besiktningstjänster. De eventuella effekterna på besiktningstjänsternas priser och tillgång kan påverka transportföretagets kostnader. Transportföretagen använder främst tunga fordon, vilket betyder att tillgången till besiktningstjänster av tunga fordon är viktig med tanke på de kostnader transportföretagen föranleder. Största delen av transportföretagen och de tunga fordonen finns dock på de största orterna där tillgången till besiktningstjänster sannolikt inte kommer att minska. Effekterna på den kundkrets som har tunga fordon har bedömts redan tidigare i samband med beslutet om en uppdelning av besiktningen i lätta och tunga fordon, och då antogs det att effekterna inte kommer att

vara betydande och att även positiva konsekvenser kunde vara möjliga (se Fordonsförvaltningscentralens utredning Ajoneuvohallintokeskuksen tutkimuksia ja selvityksiä 2/2008, s. 29–31, på finska). Utvecklingen efteråt har visat att uppdelningen inte hade några betydande konsekvenser för tillgången till besiktningstjänster för tunga fordon.

4.1.3 Konsekvenser för den offentliga ekonomin

Propositionen har inga betydande direkta konsekvenser för den offentliga ekonomin. En övergång till företagsspecifika koncessioner och ett slopande av ett första godkännande av besiktningstillstånden minskar myndighetsarbetet och därigenom Trafiksäkerhetsverkets resursbehov. Avsikten är dock att i fortsättningen öka omfattningen av tillsynen i efterhand, vilket betyder att behovet av myndighetsarbete och av resurser för detta inte förändras som helhet. Möjligheten att utnyttja privata tjänsteproducenter vid kontrollen av besiktade fordon kan spara de resurser som Trafiksäkerhetsverket använder till kontrolluppgifter.

Propositionen bedöms inte ha några konsekvenser för den kommunala ekonomin eller den övriga offentliga ekonomin.

4.1.4 Konsekvenser för samhällsekonomin

Propositionen har inga betydande konsekvenser för samhällsekonomin.

4.1.5 Sammandrag av de ekonomiska konsekvenserna

De mest betydande ekonomiska konsekvenserna av propositionen har sammanförts i vidstående tabell. De sammanlagda positiva effekterna för hushållen beräknas uppgå till mellan 10 och 19 miljoner euro per år. Besiktningens företagens vinst beräknas minska med mellan 3 och 6 miljoner euro per år. Som helhet beräknat väntas propositionen ha en positiv helhetseffekt på 7–13 miljoner euro per år.

De uppskattade beloppen är förenade med flera osäkerhetsfaktorer och ska därför endast anses riktiga. Avsikten med tabellen är att ge en uppfattning av storleksklassen av de förväntade konsekvenserna. Man har strävat efter att presentera fördelningen av konsekvenser i enlighet med de faktiska konsekvenserna. Att den administrativa bördan minskar och att produktionskostnaderna sjunker märks först och främst i företagets verksamhet, men indirekt sträcker sig effekterna till hushållen i form av lägre priser, och ändringen kan till följd av den statistiska efterfrågan inte beräknas ha några som helst effekter på företagets lönsamhet.

Bedömning av de ekonomiska konsekvenserna

Orsaken till konsekvenserna	Konsekvensernas storleksklass
Konsekvenser för hushållen	
- De minskade produktionskostnadernas effekt på besiktningstjänsternas priser	+ 6 000 000 – 9 000 000 €
- Den ökade konkurrensens effekt på besiktningstjänsternas priser	+ 3 000 000 – 6 000 000 €

RP 86/2018 rd

- Den ökade tillgången till besiktningstjänster	+ 1 000 000 – 4 000 000 €
- Totalt	+ 10 000 000 – 19 000 000 €

Konsekvenser för företagen

- Den ökade konkurrensens effekt på besiktningsföretagens vinst	- 3 000 000 – 6 000 000 €
---	---------------------------

Konsekvenser sammanlagt + 7 000 000 – 13 000 000 €

Vid bedömningen av effekterna av de minskade produktionskostnaderna har man utgått från antagandet att ändringen minskar besiktningstjänsternas priser med i genomsnitt 2–3 euro per besiktning. Den ökade konkurrensen har bedömts sänka besiktningstjänsternas priser med i genomsnitt 1–2 euro per besiktning. Antagandena grundar sig på lokalernas och anordningarnas andel av produktionskostnaderna och på en bedömning av vinstmarginalen inom branschen i det nuvarande konkurrensläget. Dessa effekter gagnar hushållen men utgör däremot en minskning i besiktningsföretagens resultat. Huruvida dessa effekter uppnås och hur de riktas beror i stor utsträckning på hur konkurrensläget på besiktningsmarknaden utvecklas.

De största osäkerhetsfaktorerna av de konsekvenser som anges i tabellen hänför sig till den ökade tillgången till besiktningstjänster och till storleksklassen av konsekvenserna av detta. Det antas att antalet besiktningsställen ökar till följd av lagförslaget, och detta kan minska avståndet till närmaste besiktningsställe och den tid man tillbringar där. Storleksklassen av konsekvenserna har bedömts utifrån antagandet att avståndet till besiktningstjänsterna och den tid man sparar vid besiktningen minskar med 2–5 procent. I beräkningarna har man som genomsnittligt avstånd till besiktningstjänster i Finland använt 19 km, vilket grundar sig på forskning av Saarni, Pohjola och Koponen, *Tutkimus autokatsastusalan markkinoiden kehityksestä ja kilpailusta* (CRE Tutkimus- ja koulutuskeskus 2012, ISBN 978-952-249-203-6). Även denna uppskattning grundar sig på en bedömning av den direkta sträckan till ett besiktningsställe, vilket ger ett kortare avstånd än i verkligheten. Beräkningarna har förstås gjorts med antagandet att resan till besiktningsstället görs hemifrån och inte förenas med andra resor. I verkligheten kan en besiktning utföras i samband med andra ärenden, och då blir resan kortare än det uppskattade och den verkliga kostnaden också lägre. Som kostnad per kilometer har använts den av Skatteförvaltningen angivna ersättningen för användning av egen bil för arbetsresor, 0,42 €/km år 2018. Vid värderingen av den fritid som går förlorad har man använt det av Trafikverket (Trafikverket 2015, ISBN 978-952-317-065-0) angivna värdet för inbesparad restid inom vägtrafiken för besökstrafik och andra fritidsresor, som är 6,79 €/person/timme. Beräkningarna bygger på antagandet att den fritid som går åt gäller endast en person, att resan går i genomsnitt i 50 km/h och att själva besiktningen tar i genomsnitt 20 minuter.

4.2 Konsekvenserna för myndigheterna

En övergång till ett företagsspecifikt koncessionsförfarande minskar antalet koncessioner och koncessionsansökningar, vilket minskar myndighetsarbetet vid Trafiksäkerhetsverket. Samma konsekvenser har slopandet av ett första godkännande av besiktningsställena. Samtidigt är av-

sikten dock att flytta tyngdpunkten för tillsynen över besiktningsverksamheten från förhandstillsyn till tillsyn i efterhand, vilket betyder att myndighetsarbetet på det hela taget inte minskar särskilt mycket. Ändringen innebär att Trafiksäkerhetsverket blir tvunget att utveckla tillsynen över besiktningsverksamheten från den nuvarande verksamhetsmodellen. För närvarande används ungefär hälften av tillsynsresurserna för förhandstillsyn. Det beräknas att ett årsverke frigörs från förhandstillsynen till efterhandstillsynen i och med att koncessionsprocessen och koncessionsförvaltningen görs lättare.

Möjligheten för Trafiksäkerhetsverket att utnyttja privata tjänsteproducenter vid kontrollen av besiktade fordon kan spara på verkets personalresurser eftersom de tekniska sakkunniga som deltar i kontrollerna i fortsättningen inte behöver vara anställda vid verket. De resurser som frigörs kan utnyttjas för att öka antalet kontroller av besiktade fordon eller för andra tillsynsuppgifter.

Ändringen av koncessionerna och koncessionsprocesserna kräver ändringar också i Trafiksäkerhetsverkets datasystem. Propositionen bedöms inte ha några betydande konsekvenser för de inbördes förhållandena mellan myndigheterna eller för myndigheternas personal.

Till följd av propositionen överförs tillsynen över taxametrar från Säkerhets- och kemikalieverket till Trafiksäkerhetsverket, vilket påverkar arbetsmängden vid dessa myndigheter. Överföringen förutsätter dock inte ändringar i antalet anställda vid verken.

4.3 Konsekvenser för miljön

Propositionen bedöms ha positiva konsekvenser för miljön. Syftet med besiktningsverksamheten är att öka trafiksäkerheten och minska de olägenheter för miljön som vägtrafiken föranleder. När det gäller de samhälleliga målen med besiktningsverksamheten har verksamhetens kvalitet en stor betydelse, och propositionen bedöms bidra till en högre kvalitet än för tillfället. Till följd av de incitament som naturligt råder på besiktningsmarknaden har myndighetstillsynen en framstående roll i utvecklingen av besiktningsverksamhetens kvalitet. Genom tillsyn över verksamheten och sanktioner mot brister i verksamheten kan man minska incitamenten för underlåtelse att iaktta bestämmelserna och tillhandahållande av tjänster av dålig kvalitet.

De föreslagna ändringarna ger Trafiksäkerhetsverket större möjligheter att utöva effektiv tillsyn över besiktningsverksamheten och rikta tillsynsåtgärderna på ett effektivare sätt än för närvarande. Förhandstillsynen har haft endast små effekter och propositionen bidrar till att istället frigöra resurser till tillsynen i efterhand, som bedöms ha större inverkan. En övergång till företagsspecifika koncessioner gör det möjligt att rikta sanktioner mot alla de aktörer som kan påverka besiktningsverksamhetens kvalitet. I nuläget är detta inte möjligt till alla delar. Sanktioner som riktas mot ett företag kan ha mer långtgående effekter än sanktioner som riktas mot enskilda verksamhetsställen, eftersom de kan skapa ett verkligt incitament att sörja för hela verksamhetens och inte bara ett enskilt verksamhetsställes kvalitet.

4.4 Samhälleliga konsekvenser

Propositionen bedöms ha positiva konsekvenser för medborgarnas hälsa och säkerhet till följd av att besiktningsverksamhetens kvalitet utvecklas överlag.

Propositionen har vissa konsekvenser när det gäller tillgången till tjänster. Den ökar tillgången till de vanligaste besiktnings-tjänsterna, men den kan minska tillgången till vissa mer ovanliga besiktnings-tjänster, i synnerhet i glesbygderna. Tillgången till besiktnings-tjänster är dock för närvarande på en historiskt god nivå, och även om tillgången till vissa tjänster försämras något

jämfört med nuläget är den fortfarande på en sådan nivå att konsekvenserna inte blir särskilt stora för regionernas utveckling eller enskilda medborgare.

En lättning av inträdeskraven till vidareutbildning för besiktare kan bidra till att göra det lättare för dem som avlagt grund- och yrkesstudier i maskinteknik vid en yrkeshögskola och specialyrkesexamen eller yrkesexamen att få arbete inom besiktningensbranschen.

Propositionen bedöms inte ha några betydande konsekvenser för det civila samhällets verksamhet, för jämlikhet, barn och jämställdhet mellan könen eller för informationsområdet.

4.5 Uppföljning av konsekvenser samt konsekvensutvärdering i efterhand

Trafiksäkerhetsverket ska enligt 36 § i lagen om fordonsbesiktningensverksamhet följa det regionala utbudet av besiktningstjänster, utvecklingen av de avgifter som tas ut för besiktning och besiktningensverksamheten även i övrigt. Verket ska varje år ge kommunikationsministeriet en redogörelse för uppföljningsresultaten. Konsekvenserna av denna proposition ska också följas och utvärderas noga inom ramen för Trafiksäkerhetsverkets allmänna tillsynsuppgift.

5 Beredningen av propositionen

Beredningen av propositionen inleddes med utarbetandet av en bedömningspromemoria, som sändes för utlåtande i juni 2017. Utlåtande om bedömningspromemorian lämnades av A-Katsastus Group Oy, Autoalan Keskusliitto ry, Autokatsastajat AK ry, Finnish Hot Rod Association FHRA ry, K1 Katsastajat Oy, Trafikskyddet, Trafikförsäkringscentralen, Trafiksäkerhetsverket, Polisstyrelsen, huvudstaben, inrikesministeriet, Finlands Transport och Logistik SKAL rf, Suomen Motoristit ry, Suomen Taksiliitto ry, Åbo yrkeshögskola och Privata Besiktningstillämnas Förbund rf. Beredningen av propositionen fortsatte med utgångspunkt i remissutlåtandena.

Utifrån bedömningspromemorian och utlåtandena om den fortsatte beredningen av regeringspropositionen vid kommunikationsministeriet. Utkastet till proposition sändes för utlåtande i februari 2018, och remissbehandlingen avslutades vid utgången av mars. Utlåtande om utkastet till proposition lämnades av A-Katsastus Group Oy, Autoalan Keskusliitto ry och Bilimportörerna och -industrin rf, Autokatsastajat AK ry, K1 Katsastajat Oy, Kuluttajaliitto - Konsumentförbundet ry, Trafiksäkerhetsverket, Linja-autoliitto ry, Besiktningmännen för Motorfordon rf, undervisnings- och kulturministeriet, Polisstyrelsen, inrikesministeriet, Finlands Transport och Logistik SKAL rf, Suomen Taksiliitto ry och Privata Besiktningstillämnas Förbund rf.

I de utlåtanden som lämnades om utkastet till proposition var man i huvudsak positivt inställd till de föreslagna ändringarna. Det lades dock fram vissa önskemål om större flexibilitet i de bestämmelser som gäller ordnandet av utbildning för besiktare och framfördes oro för om Trafiksäkerhetsverkets tillsynsresurser är tillräckliga. I beredningen identifierades dock inga bestämmelser som i onödan begränsar ordnandet av utbildning för besiktare eller de metoder som används vid utbildningen. Trafiksäkerhetsverket ansåg att ändringarna förbättrar dess möjligheter att utöva tillsyn över besiktningensverksamheten.

Utifrån i synnerhet Trafiksäkerhetsverkets kommentarer preciserades propositionen till följande delar: Trafiksäkerhetsverket föreslås få rätt att förbjuda besiktningar vid ett enskilt besiktningstillämnas ställe. Dessutom ges Trafiksäkerhetsverket möjlighet att utnyttja privata tjänsteproducenter som tekniska sakkunniga vid kontrollen av besiktade fordon. I lagen föreslås dessutom en övergångsbestämmelse enligt vilken besiktningensföretag ska ansöka om koncession enligt den nya lagen före utgången av 2019.

Ett utkast av regeringspropositionen har behandlats i rådet för bedömning av lagstiftningen. Utifrån utlåtandet från rådet för bedömning av lagstiftningen har propositionen kompletterats med en beskrivning av besiktningens bransch och storleksklassen av branschens affärsverksamhet. Särskilt kompletterades det avsnitt som gäller internationell praxis med en beskrivning av hur besiktningens verksamhet är ordnad i Sverige, Storbritannien och Nederländerna. Bedömningen av propositionens ekonomiska konsekvenser kompletterades när det gäller bedömningen av konsekvenserna för företagen, och beskrivningen av utgångspunkterna för konsekvensbedömningen preciserades. Propositionen kompletterades med en beskrivning av myndighetsverksamhetens resurser och användningen av dem såväl i nuläget som efter reformen. Även uppgifter om antalet utbildade besiktare togs med i propositionen.

De lagförslag som gäller ändring av fordonslagen, lagen om mätinstrument och marknadskontrollagen fogades till propositionen efter remissbehandlingen och behandlingen i rådet för bedömning av lagstiftningen. Det är fråga om en ändring av teknisk natur genom vilken man strävar efter att förtydliga författningstexten så att den motsvarar den tolkning som lagstiftaren avsett. Av denna anledning ansågs en separat remissbehandling inte vara nödvändig.

6 Samband med andra propositioner

I riksdagen behandlas för närvarande regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om inrättande av Transport- och kommunikationsverket, ändring av lagen om Trafikverket och till vissa lagar som har samband med dem (RP 61/2018 rd) i vilken det även föreslås ändringar av lagen om fordonsbesiktningens verksamhet. I den propositionen föreslås det att lagen om fordonsbesiktningens verksamhet ändras så att hänvisningarna till Trafiksäkerhetsverket ersätts med hänvisningar till Transport- och kommunikationsverket, men inga andra ändringar görs i innehållet. I den propositionen har man inte beaktat de ändringsförslag som läggs fram i denna proposition.

I denna proposition har hänvisningarna till Trafiksäkerhetsverket ersatts med hänvisningar till Transport- och kommunikationsverket i de bestämmelser som ändras. Om de lagförslag som läggs fram i RP 61/2018 rd godkänns medan denna proposition ännu behandlas i riksdagen, behöver detta lagförslag ändras så att den även inbegriper den ändrade lagen om fordonsbesiktningens verksamhet.

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till strålsäkerhetslag och till vissa lagar som har samband med den (RP 28/2018 rd) lämnades till riksdagen den 28 mars 2018. I propositionen föreslås det att 4 § i marknadskontrollagen ändras. Samma paragraf föreslås bli ändrad också i denna proposition. Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagstiftning om verkställigheten av landskapsreformen och om omorganisering av statens tillstånds-, styrnings- och tillsynsuppgifter (RP 14/2018 rd) lämnades till riksdagen den 8 mars 2018. I propositionen föreslås det att 34 § i lagen om mätinstrument ändras. Samma paragraf föreslås bli ändrad också i denna proposition. Detta ska beaktas när regeringspropositionerna behandlas i riksdagen.

DETALJMOTIVERING

1 Lagförslag

1.1 Lagen om fordonsbesiktningsverksamhet

3 §. Definitioner. I paragrafen definieras de centrala begrepp som används i lagen. I 1 mom. 2 punkten definieras termen person som svarar för besiktningsverksamheten, med vilken enligt den gällande definitionen avses den som säkerställer att besiktningarna utförs korrekt på besiktningstillståndet. I fortsättningen ska en innehavare av besiktningskoncession inte behöva utse en person som svarar för besiktningsverksamhet, så definitionen upphävs som obehövlig.

5 §. Delar av en besiktning som får utföras utan besiktningskoncession. Det föreslås att den ordalydelse som gäller varning i 2 och 3 mom. ska preciseras så att den motsvarar formuleringen i 43, 43 a och 43 b §, och då krävs det inte att varningen ska vara skriftlig för att ett förbud mot att godkänna de kontroller som utförs vid ett kontrollställe ska kunna meddelas.

I paragrafen föreslås också hänvisningarna till Trafiksäkerhetsverket ersättas med hänvisningar till Transport- och kommunikationsverket. Denna ändring har också gjorts i de andra paragrafer som här föreslås bli ändrade och den nämns inte i samband med motiveringen till de övriga föreslagna paragraferna.

6 §. Besiktningskoncession. För närvarande beviljas besiktningskoncession enligt besiktningslag. Besiktningskoncessioner har hittills delats in i besiktningar av lätta och tunga fordon, och dessutom har man kunnat ansöka om koncession för enbart periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar eller för alla besiktningslag. I fortsättningen ska besiktningskoncessionerna inte delas in enligt besiktningslag, utan en besiktningskoncession ska berättiga till besiktning av alla besiktningslag, dvs. periodiska besiktningar, kontrollbesiktningar, registreringsbesiktningar, ändringsbesiktningar och kopplingsbesiktningar.

Ändringen påverkar inte de krav som ställs för besiktarens yrkesskicklighet eller för besiktningstillståndets lokaler och anordningar, utan de ska fortfarande anges per besiktningslag.

7 §. Förutsättningar för beviljande av besiktningskoncession. I fortsättningen ska en besiktningskoncession inte längre beviljas för ett bestämt verksamhetsställe, vilket innebär att det inte i fortsättningen finns grunder för de gällande koncessionsvillkoren som gäller besiktningstillståndet. En förutsättning för beviljande av koncession kan inte på samma sätt som för närvarande vara att sökanden i sin ansökan anger de lokaler, de anordningar och den utrustning som används vid besiktningen eller per besiktningstillståndet anger den person som svarar för besiktningsverksamheten eller de besiktare som sökanden har i sin tjänst. Innehavaren av besiktningskoncession ska i fortsättningen fritt kunna utvidga besiktningsverksamheten till nya verksamhetsställen efter att koncessionen beviljats, och därför är det inte ändamålsenligt att ange dessa uppgifter i koncessionsansökan. Innehavaren av besiktningskoncession kan inte heller i samband med ansökan om koncession förutsättas ha en ansvarsförsäkring som är knuten till verksamhetens omfattning, eftersom verksamhetens slutliga omfattning inte är känd vid tidpunkten för ansökan. Dessutom krävs det för närvarande att sökanden förmår sörja för ett behörigt dataskydd. I praktiken har detta granskats i samband med inspektionen av lokalerna och anordningarna. Innehavaren av besiktningskoncession ska naturligtvis även i fortsättningen sörja för att dataskyddet är ändamålsenligt, men en förhandsgranskning av detta kan inte anses ändamålsenligt, eftersom lokalerna och anordningarna inte kända vid ansökan om besiktningskoncession.

Till övriga delar förblir förutsättningarna för beviljande av besiktningsskoncession nästan oförändrade och bestämmelser om dessa förutsättningar finns i 1 mom. Enligt 1 mom. 1 punkten krävs det fortfarande för att besiktningsskoncession ska kunna beviljas att sökanden har rätt att idka näring i Finland. Enligt 1 mom. 2 punkten är en förutsättning för koncession att sökanden inte är försatt i konkurs och, om sökanden är en fysisk person, att han eller hon är myndig och att hans eller hennes handlingsbehörighet inte har begränsats. Enligt 1 mom. 3 punkten ska det även i fortsättningen förutsättas att sökanden är tillförlitlig, vilket bedöms enligt kraven i 9 §. Enligt 1 mom. 4 punkten ska besiktningsskoncessionen vara ordnad så att annan verksamhet i anslutning till fordon än besiktningsskoncession inte inverkar på slutresultatet av besiktningen. Enligt 1 mom. 6 punkten ska sökanden också ha ändamålsenliga förbindelser till trafik- och transportregistret.

Sökanden ska förmå säkerställa en tillräckligt hög kvalitet på besiktningsskoncessionen, och i anslutning till detta krävs det för närvarande att sökanden har ett tillräckligt omfattande kvalitetsledningssystem, som har certifierats av ett ackrediterat certifieringsorgan enligt standarden SFS-EN ISO 9001:2008, som gäller krav på kvalitetsledningssystem, eller en nyare version av den standarden. Det föreslås att 1 mom. 5 punkten ska ändras så att i fortsättningen ska även ett kvalitetssystem som uppfyller kraven enligt standarden SFS-EN ISO/IEC 17020:2012 eller en nyare version av den standarden godkännas.

Paragrafens 2 mom. motsvarar till innehållet 7 § 4 mom. i den gällande lagen. Enligt det ska ansökan om besiktningsskoncession avslås om Transport- och kommunikationsverket får kännedom om att arrangemang som hänför sig till ansökan har vidtagits för att kringgå bestämmelserna om förutsättningarna för besiktningsskoncession. Med detta avses t.ex. en situation där sökanden lämnar Transport- och kommunikationsverket en sådan utredning om sin organisation som i själva verket inte stämmer, eller det är uppenbart att andra personer än de som anges i ansökan kommer att svara för verksamheten.

8 §. Exceptionella förutsättningar för koncession för besiktning av tunga fordon. I paragrafen föreskrivs det om de förutsättningar under vilka Transport- och kommunikationsverket kan bevilja dispens för besiktning av tunga fordon för sådana verksamhetsställen där lokalerna eller anordningarna inte uppfyller de krav som ställs i fråga om besiktning av tunga fordon. I fortsättningen ska besiktningsskoncessionen inte längre vara knuten till besiktningsslag eller besiktningssälle, och då är besiktningssällets lokaler och anordningar inte längre en förutsättning för beviljande av koncession, och således finns det inget behov av en besiktningsskoncession lik den nuvarande som beviljas enligt exceptionella förutsättningar. Det finns ändå behov att säkerställa tillgången till mindre vanliga besiktningstjänster i hela landet även i framtiden, och därför är det motiverat att bevara en sådan temporär dispens för besiktning av tunga fordon som för närvarande.

Det föreslås att det i fortsättningen i 1 mom. ska föreskrivas om att Transport- och kommunikationsverket kan tillåta besiktning av tunga fordon på sådana besiktningssällen där verksamhetsställets lokaler eller anordningar till smärre delar inte uppfyller de krav som ställs på besiktningen av tunga fordon. En förutsättning för beviljande av dispens är att utbudet av besiktningstjänster är bristfälligt i regionen. Dispens kan endast beviljas en innehavare av besiktningsskoncession.

I 2 mom. föreskrivs det om de faktorer som Transport- och kommunikationsverket ska beakta vid bedömningen av om dispens ska beviljas. Transport- och kommunikationsverket ska vid bedömningen av om utbudet av besiktningstjänster är bristfälligt ta hänsyn åtminstone till avståndet mellan besiktningssället och andra besiktningssällen för tunga fordon, de resor som normalt företas i regionen när ärenden ska skötas samt antalet tunga fordon som omfattas av besiktningsskyldighet. Momentet motsvarar till sitt innehåll 2 mom. i gällande paragraf.

Även 3 mom. motsvarar i stor utsträckning nuläget, men i fortsättningen används inte längre uttrycket besiktningsskoncession, utan det ersätts med uttrycket dispens. Transport- och kommunikationsverket ska återkalla en dispens, om utbudet av besiktningstjänster inte längre är bristfälligt. Verksamheten enligt den återkallade dispensen ska upphöra senast ett år efter det att ett annat besiktningställe har börjat erbjuda besiktningstjänster för tunga fordon. En innehavare av besiktningsskoncession kan fortsätta besikta tunga fordon, om innehavaren sörjer för att verksamhetsställets lokaler och anordningar motsvarar föreskrivna krav.

9 §. Bedömning av sökandes tillförlitlighet. I 3 mom. 2 punkten ändras paragrafhänvisningen gällande återkallande av besiktningsskoncession till att motsvara lagförslaget. Bestämmelser om återkallande av besiktningsskoncession finns i fortsättningen i 43 a §.

12 §. Besiktningställets lokaler och besiktningssanordningar. Det föreslås att paragrafen upphävs, eftersom besiktningställets lokaler och anordningar inte längre är en förutsättning för beviljande av besiktningsskoncession. Bestämmelser om lokaler och anordningar finns i fortsättningen i 22 §.

13 §. Ansökan om besiktningsskoncession. I paragrafen föreskrivs det om ansökan om besiktningsskoncession. Det finns skäl att ändra de uppgifter som enligt 1 mom. ska fogas till ansökan i och med att besiktningsskoncessionen i fortsättningen inte ska beviljas för ett bestämt besiktningsslag eller besiktningställe och många av de uppgifter som för närvarande ska fogas till ansökan blir obehövliga. I fortsättningen behöver det inte längre anges vilka besiktningsslag ansökan gäller eller var verksamheten kommer att bedrivas. Inte heller är uppgifter om den person som svarar för besiktningsskoncessionen, lokaler, anordningar eller besiktare behövliga uppgifter vid ansökan om koncession. I fortsättningen är inte heller en ansvarsförsäkring en förutsättning för beviljande av koncession, och uppgifter om en sådan behöver inte fogas till ansökan. Uppgifter om den tidpunkt då besiktningsskoncessionen inleds behövs inte i framtiden, eftersom kravet på att verksamheten ska inledas inom sex månader efter det att koncessionen beviljades föreslås bli upphävt. Ändringen innebär att också 2 mom. i den gällande paragrafen är obehövligt, eftersom innehavaren av besiktningsskoncession inte längre behöver ansöka om flera besiktningsskoncessioner.

Ansökan om koncession ska även i fortsättningen göras skriftligen och till ansökan ska fogas de uppgifter som anges i paragrafen. Enligt den föreslagna 1 punkten ska till ansökan fogas utdrag ur handelsregistret eller någon annan motsvarande utredning samt utredning om ägandeförhållandena i bolaget, om sökandens verksamhet bedrivs i bolagsform. Punkten motsvarar 13 § 1 mom. 1 punkten i den gällande lagen.

Enligt den föreslagna 2 punkten ska sökanden till ansökan foga en redogörelse för hur sökanden säkerställer att verksamheten är av tillräckligt hög kvalitet och en redogörelse för det system som krävs enligt 7 § 1 mom. 5 punkten. Punkten motsvarar 13 § 1 mom. 4 punkten i den gällande lagen, med den tekniska skillnaden att det i punkten inte längre hänvisas till certifieringen av kvalitetsledningssystemet, utan mer allmänt till systemet, eftersom kriteriet uppfylls av ett kvalitetsledningssystem som har certifierats enligt standarden SFS-EN ISO 9001:2008 eller en nyare version av den standarden, men också av ett kvalitetsledningssystem som uppfyller villkoren i standarden SFS-EN ISO/IEC 17020:2012 eller en nyare version av den standarden.

Enligt den föreslagna 3 punkten ska sökanden till ansökan foga en redogörelse för hur sökanden ordnar sin verksamhet så att annan verksamhet som sökanden bedriver i anslutning till fordon än besiktningsskoncession inte inverkar på slutresultatet av besiktningen. Punkten motsvarar 13 § 1 mom. 4 a-punkten i den gällande lagen.

Enligt den föreslagna 4 punkten ska till ansökan även fogas en redogörelse för hur sökanden ämnar ordna anslutningen till trafik- och transportregistret. Punkten motsvarar 13 § 1 mom. 6 punkten i den gällande lagen med den skillnaden att det inte längre föreskrivs att sökanden ska sörja för att dataskyddet är ordnat på behörigt sätt, eftersom detta inte i fortsättningen är en förutsättning för koncession.

Enligt den föreslagna 5 punkten ska till ansökan fogas en redogörelse för hur sökanden och de som utövar ett bestämmande inflytande över en sökande som bedriver verksamhet i bolagsform uppfyller de krav som ställs på dem. Motsvarande skyldighet finns i 13 § 1 mom. 7 punkten i den gällande lagen.

14 §. *Beviljande av besiktningsskoncession.* I paragrafen föreskrivs det om när Transport- och kommunikationsverket ska bevilja sökanden besiktningsskoncession. Även denna paragraf ska ändras till den del den innehåller bedömning av besiktningssstället. Eftersom besiktningsskoncession inte längre beviljas för ett bestämt verksamhetsställe, kommer Transport- och kommunikationsverket inte att kontrollera besiktningssställets lokaler och anordningar innan koncession beviljas. Transport- och kommunikationsverket ska i fortsättningen bevilja koncession om sökanden uppfyller kraven i 7 §.

14 a §. *Anmälan om inledande av besiktningssverksamhet.* Det föreslås att det i slutet av det kapitel som gäller besiktningsskoncession tas in en ny paragraf som innehåller en skyldighet att anmäla om inledande av besiktningssverksamhet på ett besiktningssställe. I fortsättningen kommer besiktningsskoncessionen inte att beviljas för ett bestämt verksamhetsställe, utan innehavaren av besiktningsskoncession kan enligt egen prövning inleda besiktningssverksamhet på nya verksamhetsställen. Besiktningsskoncessionerna i sig ger således ingen heltäckande information om var besiktningssverksamhet bedrivs och hurdana besiktningssjänster som erbjuds.

För att väsentliga uppgifter om besiktningssverksamhet även i framtiden ska finnas tillgängliga i synnerhet för den myndighet som utövar tillsyn över besiktningssverksamheten, ska innehavarna av besiktningsskoncession vara skyldiga att till Transport- och kommunikationsverket anmäla om inledande av besiktningssverksamhet vid ett besiktningssställe. I anmälan ska anges den tidpunkt då verksamheten inleds, besiktningssställets läge, de lokaler och anordningar som används i besiktningssverksamheten, de besiktningssjänster som erbjuds på besiktningssstället, t.ex. enligt fordonskategori och besiktningsslag, samt besiktningssställets kontaktperson. Uppgiften om vilka tjänster som erbjuds kan också lämnas t.ex. enligt måtten på de fordon som besiktas. Uppgifterna är viktiga särskilt med tanke på tillsynen över besiktningssverksamheten. Det är viktigt att det i anmälan beskrivs hurdan besiktningssverksamhet som kommer att bedrivas på besiktningssstället, så att tillsynsmyndigheten får en klar bild av vilka besiktningssjänster som erbjuds där. Det är också lättare för Transport- och kommunikationsverket att identifiera eventuella försummelser och oegentligheter, om den t.ex. på något annat sätt får kännedom om att verksamheten på besiktningssstället inte motsvarar det anmälda.

Den i 4 punkten avsedda anmälan om de besiktningssjänster som erbjuds på besiktningssstället har även i övrigt juridisk betydelse. En anmälan är bindande för innehavaren av besiktningsskoncession i fråga om utbudet av besiktningssjänster, eftersom innehavaren av besiktningsskoncession enligt den föreslagna 23 § ska erbjuda de anmälda tjänsterna till alla som önskar dem.

Enligt 2 mom. ska anmälan göras senast 14 dygn innan verksamheten inleds, och anmälan ska göras separat för varje besiktningssställe där besiktningssverksamhet ska bedrivas. En förhandsanmälan ger Transport- och kommunikationsverket en möjlighet att bedöma om den framtida verksamheten överensstämmer med bestämmelser och föreskrifter och att vid behov ingripa i missförhållanden redan innan verksamheten inleds. Sådana fall kan t.ex. vara situationer där det upptäcks att de anordningar och lokaler som angetts i anmälan inte är sådana att besikt-

ningar kan utföras med dem i enlighet med gällande bestämmelser. Innehavaren av besiktningsskoncession ska också utan dröjsmål meddela Transport- och kommunikationsverket om förändringar i de uppgifter som avses i 1 mom. Genom denna skyldighet säkerställs det att den myndighet som utövar tillsyn över besiktningssverksamheten ständigt har tillgång till aktuella uppgifter om den besiktningssverksamhet som innehavarna av besiktningsskoncession bedriver.

Enligt 3 mom. får Transport- och kommunikationsverket meddela närmare föreskrifter om lämnande av de uppgifter som avses i 1 mom. och om innehållet i anmälan.

Rubriken för 3 kap. *Krav på besiktare.* Kapitlets rubrik föreslås bli ändrad så att den motsvarar kapitlets innehåll. I fortsättningen krävs det inte att en person som svarar för besiktningssverksamheten utses och de krav som ställs på personer som svarar för besiktningssverksamheten upphävs.

15 §. *Besiktarnas tillförlitlighet.* Det föreslås att paragrafens rubrik och 1 mom. ändras så att det i dem inte längre hänvisas till person som svarar för besiktningssverksamheten. En person som svarar för besiktningssverksamheten ska inte längre behöva utses. Hänvisningen i 3 mom. 3 punkten ändras så att den motsvarar den nya paragrafstrukturen varvid den nuvarande hänvisningen till 43 § 3 mom. ersätts med en hänvisning till 43 a § 1 mom. 3 punkten.

16 §. *Beslut om besiktarnas tillförlitlighet.* Det föreslås att omnämningarna av person som svarar för besiktningssverksamheten stryks i paragrafen.

17 §. *Krav på besiktarens yrkesskicklighet.* Det föreslås att ordalydelsen i 2 mom. preciseras så att det i fortsättningen ska krävas att besiktare har verkstadserfarenhet eller motsvarande erfarenhet av eller kompetens för fordon och inte som nu för branschen lämplig verkstadserfarenhet eller motsvarande erfarenhet av fordon. Bestämmelsen behöver ändras för att det krav på kunskande motsvarande tre års erfarenhet som är en förutsättning för avläggande av yrkesexamen ska beaktas.

19 §. *Vidareutbildning för besiktare.* Det föreslås att 2 mom. ändras så att i fortsättningen ska inträdeskravet för besiktare till utbildningsperioden för lätta fordon i utbildningen i periodisk besiktning vara sex månaders verkstadserfarenhet eller motsvarande erfarenhet av eller kompetens för fordonsbranschen. Detta innebär att erfarenhetskravet för dem som avlagt grund- och yrkesstudier i fordonsteknik vid en yrkeshögskola inte längre skiljer sig från erfarenhetskravet för dem som avlagt andra lämpliga grund- och yrkesstudier i maskinteknik vid en yrkeshögskola eller en specialyrkesexamen och yrkesexamen. Dessutom föreslås det att ordalydelsen i paragrafen preciseras på samma sätt som i 17 §.

21 §. *Krav på yrkesskicklighet för den person som svarar för besiktningssverksamheten.* Det föreslås att paragrafen upphävs som obehövlig. I fortsättningen krävs det inte att en person som svarar för besiktningssverksamheten utses.

21 a §. *Erkännande av yrkeskvalifikationer som har förvärvats utomlands.* Det föreslås att hänvisningen till 21 §, som föreslås bli upphävd, stryks i paragrafen.

Rubriken för 4 kap. *Allmänna krav på besiktningssverksamhet.* Kapitlets rubrik ska ändras så att den motsvarar kapitlets innehåll.

22 §. *Krav på besiktningssställets verksamhet, lokaler och besiktningssanordningar.* I den gällande 22 § föreskrivs det om inledande av verksamhet enligt besiktningsskoncessionen. Enligt

paragrafen ska besiktningsverksamhet inledas inom sex månader efter det att besiktningskoncessionen beviljades. Det föreslås att paragrafens nuvarande innehåll upphävs som obehövt. Däremot föreslås det att det i paragrafen i fortsättningen ska föreskrivas om krav på besiktningsställets lokaler och besiktningsanordningar. Besiktningsställets lokaler och anordningar ska inte i fortsättningen vara en förutsättning för beviljande av besiktningskoncession, men det finns trots det fortsättningsvis ett behov av att föreskriva om dem. Innehavaren av besiktningskoncession är skyldig att iaktta kraven i den föreslagna paragrafen, även om lokaler och anordningar inte längre kontrolleras innan verksamheten inleds.

I 1 mom. föreskrivs det om de krav som ställs på ordnandet av besiktningsställets verksamhet. Verksamheten ska ordnas så att besiktningarna kan utföras på behörigt sätt och så att det kan säkerställas att besiktningarna är av tillräckligt hög kvalitet. Det föreslås inte att den gällande lydelsen av begreppet tillräckligt hög kvalitet ändras. Eftersom koncessionerna blir organisationsspecifika, ska det i paragrafen tas in bestämmelser som understryker verksamhetsställets roll när det gäller att säkerställa en tillräcklig kvalitet. Enligt förslaget ska Transport- och kommunikationsverket vid tillsynen över besiktningsverksamheten bedöma på vilken nivå de eventuella påvisade bristerna är och rikta tillsynen och sanktionerna i enlighet med detta. Om kvaliteten på besiktningsverksamheten vid ett enskilt verksamhetsställe t.ex. avviker avsevärt från kvaliteten på verksamheten vid andra verksamhetsställen inom samma organisation kan det vara motiverat att rikta eventuella påföljder till besiktningsstället i fråga snarare än till organisationen.

Enligt 2 mom. ska som tillräckliga lokaler betraktas sådana lokaler där besiktningar kan utföras på behörigt sätt och oberoende av vädret. Formuleringen motsvarar 12 § 1 mom. i den gällande lagen. Det ska dessutom konstateras att besiktningar kan utföras på behörigt sätt, om det på besiktningsstället finns sådana anordningar och sådan utrustning som lämpar sig för besiktning av de fordon som ska besiktas på besiktningsstället. I fortsättningen ska en besiktningskoncession inte längre beviljas enligt besiktningsslag, utan innehavaren av besiktningskoncession får fritt bestämma vilka slags fordon som besiktas i dess lokaler. Innehavaren av besiktningskoncession ska sörja för att det på besiktningsstället råder sådana förhållanden och finns sådana anordningar som möjliggör att de anmälda besiktningstjänsterna tillhandahålls på det sätt som förutsätts i bestämmelser och föreskrifter.

Enligt 3 mom. ska Transport- och kommunikationsverket meddela närmare tekniska föreskrifter om sådana besiktningsanordningar, sådan besiktningsutrustning och sådana lokaler för besiktningsstället som lämpar sig för besiktningslaget i fråga.

23 §. *Opartiskhet i besiktningsverksamhet.* I det gällande 1 mom. föreskrivs det om den skyldighet innehavaren av besiktningskoncession har att i enlighet med sin besiktningskoncession erbjuda besiktningstjänster åt varje kund som önskar det. Besiktningar av fordon ska utföras oberoende av fordonets märke, modell, tidpunkten för ibrukttagande och andra motsvarande omständigheter. Skyldigheten att ta emot och utföra en besiktning gäller dock inte heller för närvarande ett lätt fordon som på grund av att dess mått avviker från de normala inte kan besiktas i koncessionshavarens lokaler.

I fortsättningen ska det i besiktningskoncessionen inte separat anges de besiktningstjänster som får erbjudas enligt koncessionen, utan koncessionen ger rätt att erbjuda samtliga besiktningstjänster. Därför föreslås det att skyldigheten att erbjuda besiktningar i enlighet med besiktningskoncessionen stryks i 1 mom. I fortsättningen får innehavaren av besiktningskoncession fritt besluta vilka besiktningstjänster den erbjuder, rentav enligt fordonets märke. Dock ska innehavaren av besiktningskoncession även i framtiden ta emot och utföra sådana besiktningar som innehavaren i den i 14 a § avsedda anmälan har meddelat att den erbjuder och att erbjuda dem till alla som vill använda sig av dem. Det är mycket viktigt att innehavaren av besikt-

ningskoncession när den utför en offentlig förvaltningsuppgift är opartisk och behandlar alla lika. Ingen får diskrimineras på grund av ålder, ursprung, nationalitet, språk, religion, övertygelse, åsikt, politisk verksamhet, fackföreningsverksamhet, familjeförhållanden, hälsotillstånd, funktionsnedsättning, sexuell läggning eller någon annan omständighet som gäller den enskilde som person. Inte heller orsaker som hänför sig till fordonets egenskaper eller tekniska skick får vara en grund till att innehavaren vägrar ta emot eller utföra en besiktning.

26 §. *Anmälan av serviceuppgifter och besiktning priser till besiktningsserviceregistret.* Det föreslås att paragrafen upphävs som obehövlig. I framtiden kommer motsvarande information att samlas med hjälp av den anmälan som ges enligt 14 a §.

27 §. *Bevarande och utlämnande av besiktningshandlingar.* I paragrafen föreskrivs det om bevarande och utlämnande av besiktningshandlingar. I den gällande paragrafen är det besiktningssället som omfattas av skyldigheten att bevara och utlämna handlingar. Eftersom besiktningsskylten inte längre gäller ett bestämt verksamhetsställe är det ändamålsenligt att denna skyldighet i framtiden ska gälla innehavaren av besiktningsskylt.

28 §. *Upphörande med besiktningsskylt.* Enligt paragrafen ska de handlingar och blanketter som direkt ansluter sig till utförande av besiktning sändas till Transport- och kommunikationsverket på dess begäran, om verksamheten vid ett besiktningssälle avbryts eller upphör. I fortsättningen ska skyldigheten att sända handlingar endast gälla situationer där innehavaren av besiktningsskylt avbryter eller upphör med sin verksamhet. Att verksamheten avbryts eller upphör vid ett enskilt besiktningssälle medför inte en sådan skyldighet.

29 §. *Anordnare av vidareutbildning.* Det föreslås att omnämmandet av person som svarar för besiktningsskylt stryks i 1 mom.

38 §. *Lämnande av uppgifter till tillsynsmyndigheten.* I 3 mom. föreskrivs det om anmälan om personskiften. Det föreslås att momentet ändras så att i fortsättningen ska innehavare av besiktningsskylt och vidareutbildningstillstånd underrätta Transport- och kommunikationsverket om personskiften i fråga om dem som är ansvariga för verksamheten och dem som avses i 9 §. Ordalydelsen ändras eftersom den person som är ansvarig för besiktningsskylt inte längre behöver anges. Därför behöver ändringar i personskiften inte heller anmälas.

41 §. *Kontroll av besiktade fordon.* Enligt gällande paragraf får Transport- och kommunikationsverket för tillsynen över besiktningssällena låta ett fordon genomgå en kontroll som motsvarar den nyss utförda besiktningen eller en del av den. För att utföra kontrollen får en tjänsteman vid Transport- och kommunikationsverket stoppa fordonet innan det lämnar besiktningssället. Det föreslås nu att 1 mom. kompletteras så att Transport- och kommunikationsverket som hjälp vid kontrollen kan anlita en privat tjänsteproducent som teknisk sakkunnig.

Transport- och kommunikationsverket får även för närvarande med stöd av 40 § ingå avtal med privata tjänsteproducenter om inspektioner av besiktningssällena. I fortsättningen kan Transport- och kommunikationsverket utnyttja samma avtalsparter även när det gäller att utföra kontroller av besiktade fordon. Bestämmelser om de krav som ställs på privata tjänsteproducenter finns i 40 § 2 mom.

42 a §. *Användning av testbil vid tillsynen över besiktningsskylt.* Med testbil avses en bil som med avsikt har försetts med vissa fel och som körs runt och besiktas på olika besiktningssällena. Trafiksäkerhetsverket har använt testbilar som ett medel för att utöva tillsyn över besiktningsskylt och detta har visat sig vara en effektiv tillsynsmetod. För närvarande finns det inga gällande bestämmelser om testbilsverksamheten, men den nämns i den regeeringsproposition som ledde till stiftandet av lagen om fordonsbesiktningsskylt (RP

17/2013 rd). I syfte att förtydliga rättsläget ska det i lagen tas in en helt ny paragraf om testbilsverksamhet. I det föreslagna 1 mom. föreskrivs det om Transport- och kommunikationsverkets rätt att använda en testbil vid tillsynen över besiktningens verksamheten.

I det föreslagna 2 mom. föreskrivs det om Transport- och kommunikationsverkets rätt att göra ändringar i fordonets registeruppgifter. En effektiv användning av testbilen för tillsynen över besiktningens verksamheten förutsätter att besiktarna inte känner till att de besiktar en testbil. Därför för man i trafik- och transportregistret in felaktiga ägar- och adressuppgifter för testbilen. Också fordonets registreringstecken och registreringsskyltar byts ut flera gånger under en testbilsrunda och efter varje besiktning stryks uppgifterna om föregående besiktning ur registret. Efter en testbilsrunda återställs registeruppgifterna sådana de var före rundan.

43 §. Varning till innehavare av besiktningenskoncession. I 43 § föreskrivs det för närvarande om återkallande av besiktningenskoncession samt anmärkning och varning till innehavare av besiktningenskoncession. I syfte att förtydliga paragrafen föreslås det att den ändras så att det i fortsättningen föreskrivs endast om varning till innehavare av besiktningenskoncession, och att bestämmelserna om återkallande av besiktningenskoncession överförs till en ny 43 a §. En anmärkning ska inte längre ges.

Enligt 1 mom. ska Transport- och kommunikationsverket meddela innehavaren av besiktningenskoncession en varning, om innehavaren av besiktningenskoncession inte längre uppfyller förutsättningarna för beviljande av besiktningenskoncession. Innan Transport- och kommunikationsverket meddelar en varning ska verket dock kunna ge innehavaren av besiktningenskoncession en möjlighet att inom en rimlig tid avhjälpa bristen i förutsättningarna för beviljande av koncession. En tid kan föreläggas t.ex. om innehavaren av besiktningenskoncession på eget initiativ meddelar Transport- och kommunikationsverket om bristen och om sina åtgärder för att avhjälpa den. Exempel på sådana brister kan vara att det saknas en ansvarig person eller att det finns brister i besiktningensanordningarna. Om en brist t.ex. i besiktningensanordningarna emellertid är väsentlig och hindrar en behörig besiktning av fordon, får Transport- och kommunikationsverket vidta de i 45 § avsedda temporära åtgärderna eller meddela ett i 46 § avsett användningsförbud.

Enligt det föreslagna 2 mom. får Transport- och kommunikationsverket meddela innehavaren av besiktningenskoncession en varning, om verket har grundad anledning att misstänka att innehavaren av besiktningenskoncession inte kan säkerställa en tillräckligt hög kvalitet på besiktningens verksamhet eller har låtit bli att iaktta andra bestämmelser och föreskrifter som gäller besiktningens verksamhet eller villkoren i besiktningenskoncessionen. Transport- och kommunikationsverket använder sig i tillsynen över periodiska besiktningar av statistiska kvalitetsindikatorer som analyserar och utnyttjar de uppgifter om besiktningensbeslut som besiktningensställen för in i trafik- och transportregistret om underkännandeprocent för fordon av olika ålder samt antalet fel som lett till underkända fordon och uppmaningar att reparera fordonet. Med hjälp av statistiska kvalitetsindikatorer kan Transport- och kommunikationsverket identifiera de besiktningensorganisationer och besiktningensställen till vilka det behöver riktas närmare tillsynsåtgärder för att kontrollera och styra verksamhetens kvalitet, som exempelvis inspektioner av besiktningensstället eller kontroller av redan besiktade fordon. En varning kan meddelas, om de statistiska kvalitetsindikatorerna ger grundad anledning att misstänka att det finns brister i kvaliteten på besiktningensorganisationens besiktningensverksamhet och närmare tillsynsåtgärder sedan bekräftar denna misstanke. En fingervisning om innehavarens otillräckliga kvalitetssäkring kan t.ex. vara upprepade liknande iakttagelser om brister i verksamheten på flera av besiktningensställen inom samma organisation. Oavsett resultaten av de statistiska kvalitetsindikatorerna och de upprepade problemen, kan en varning dock alltid meddelas, om det konstateras att ett av koncessionshavarens besiktningensställen vid en periodisk besiktning, registreringsbesiktning eller ändringsbesiktning har godkänt ett fordon som har allvarliga eller väsent-

liga fel eller brister som påverkar trafiksäkerheten eller som strider mot gällande bestämmelser och föreskrifter.

Dessutom får Transport- och kommunikationsverket också meddela innehavaren av besiktningsskoncession en varning, om verket upptäcker att innehavaren av besiktningsskoncession har låtit bli att iaktta andra bestämmelser och föreskrifter som gäller besiktningsskoncessionen eller villkoren i besiktningsskoncessionen. Besiktningssället iakttar inte de bestämmelser som gäller besiktningsskoncessionen t.ex. om besiktningssället upprepade gånger låter bli att utföra en uppgift som enligt vad som föreskrivs ska utföras vid besiktning eller gör sig skyldig till någon annan grov försummelse eller något annat grovt misstag. Det kan gälla åtminstone försummelse av bestämmelserna om fordonsbeskattning, underlåtelse att ålägga ett fordon med körförbud, fattande av besiktningsskoncessionsbeslut utan att kontrollera fordonet samt försummelse att iaktta bestämmelser om jäv eller opartiskhet.

43 a §. Återkallande av besiktningsskoncession. I lagen tas det in en ny paragraf om återkallande av besiktningsskoncession. Bestämmelser om återkallande av besiktningsskoncession har tidigare funnits i den gällande 43 §.

Enligt det föreslagna 1 mom. ska Transport- och kommunikationsverket kunna återkalla en besiktningsskoncession, om innehavaren av besiktningsskoncession trots en varning inte längre uppfyller förutsättningarna för beviljande av besiktningsskoncession, inte kan säkerställa en tillräckligt hög kvalitet på besiktningsskoncessionen eller har låtit bli att iaktta andra bestämmelser och föreskrifter som gäller besiktningsskoncessionen eller villkoren i besiktningsskoncessionen. En koncession ska också kunna återkallas om det är uppenbart att de brister som upptäckts i besiktningssällets verksamhet inte har avhjälpats inom utsatt tid.

Ett återkallande av besiktningsskoncession ska i princip vara tidsbundet. Enligt 2 mom. ska ett återkallande av besiktningsskoncession gälla till dess att villkoren för erhållande av koncession uppfylls. Ett återkallande av besiktningsskoncession som beror på kvalitetsbrister eller försummelse att iaktta bestämmelser, föreskrifter eller villkoren i koncessionen meddelas för en viss tid som avvägs enligt hur allvarliga bristerna, överträdelserna eller försummelserna i verksamheten är.

Enligt 3 mom. kan en besiktningsskoncession dock återkallas helt och hållet, om bristerna, överträdelserna eller försummelserna är allvarliga eller väsentliga och en lindrigare påföljd därför inte kan anses vara tillräcklig. I detta fall beaktas åtminstone huruvida bristerna, försummelserna eller försummelserna upprepats och deras antal samt om de eventuellt varit uppsåtliga.

43 b §. Förbud för ett besiktningssälle att utföra besiktningar. Det föreslås att det i lagen tas in en ny paragraf om förbud mot besiktningsskoncession som ska gälla verksamheten vid ett enskilt besiktningssälle. Enligt den nya paragrafen ska Transport- och kommunikationsverket i stället för att återkalla en besiktningsskoncession kunna förbjuda besiktningar på koncessionshavarens besiktningssälle, om det på besiktningssället, trots en anmärkning eller varning till innehavaren av besiktningsskoncession har godkänts eller underkänts fordon vars samtliga uppenbara fel eller brister inte har beaktats, eller har underlåtit att iaktta andra bestämmelser och föreskrifter som gäller besiktningsskoncessionen. Dessutom kan Transport- och kommunikationsverket helt och hållet förbjuda besiktningar på ett besiktningssälle, om det är uppenbart att en tillräckligt hög kvalitet på besiktningsskoncessionen inte kan säkerställas på besiktningssället.

Paragrafen behövs för att tillsynsmyndigheten vid behov ska kunna ingripa vid missförhållanden i den omfattning som den anser vara nödvändig på basis av sina tillsynsakttagelser. Ett förbud för ett enskilt besiktningssälle att utföra besiktningar kan behövas i en situation där en

innehavare av besiktningsskoncession har flera verksamhetsställen. Vid tillsynen över besiktningsskoncessionens verksamhet kan det möjligen upptäckas sådana brister i besiktningsskoncessionens verksamhet som inte har sin grund i orsaker som beror på innehavaren av besiktningsskoncession. Det är då ändamålsenligt att verksamheten hindras bara på sådana besiktningsskoncessionens verksamhetsställen i vars verksamhet det har upptäckts problem. Ett återkallande av besiktningsskoncessionen leder annars till att verksamheten avbryts på koncessionshavarens samtliga verksamhetsställen, även om verksamheten vid vissa besiktningsskoncessionens verksamhetsställen är högklassig och motsvarar bestämmelserna.

Enligt lagförslaget är den första formen av sanktion dock i regel en anmärkning eller varning till innehavaren av besiktningsskoncession, om det konstateras allvarliga brister i verksamheten vid något av koncessionshavarens verksamhetsställen. När en anmärkning eller varning meddelas ska innehavaren av besiktningsskoncession vidta korrigerande åtgärder för att avhjälpa de brister som konstaterats på verksamhetsstället. Om det trots detta fortfarande konstateras allvarliga brister i besiktningsskoncessionens verksamhet, kan utförandet av besiktningar förbjudas på verksamhetsstället i fråga. Dessutom ska det vara möjligt att återkalla en koncessionshavarens koncession i enlighet med 43 a §, om Transport- och kommunikationsverket bedömer att problemen beror på hela företaget verksamhet. Ett förbud för ett besiktningsskoncessionens verksamhetsställe att utföra besiktningar kan meddelas i stället för ett återkallande av en besiktningsskoncession för viss tid, om ett återkallande av besiktningsskoncessionen kan anses vara oskäligt med beaktande av de korrigerande åtgärder som innehavaren av besiktningsskoncession har vidtagit efter anmärkningen eller varningen och med beaktande av besiktningsskoncessionens verksamhetens kvalitet i sin helhet.

44 §. Förbud att utföra besiktning samt varning till besiktare. I paragrafen föreskrivs det om den varning som meddelas en besiktare och om förbud att utföra besiktning. Den motsvarar i sak i stort sett gällande 44 §, men den förtydligas till sin struktur och dessutom slopas anmärkningen som påföljdsform. Dessutom föreslås det att terminologin förenhetligas så att den motsvarar den kategorisering av fel och brister som finns i 53 a § i fordonslagen.

I fortsättningen ska det i 1 mom. föreskrivas om de faktorer med stöd av vilka Transport- och kommunikationsverket kan meddela en besiktare en varning. Till skillnad från nuläget kan en varning meddelas redan när en besiktare har godkänt ett fordon med ett farligt fel eller en farlig brist för användning i trafik. Andra grunder för meddelande av en varning är att besiktaren har godkänt eller underkänt flera fordon vars samtliga uppenbara fel eller brister inte har beaktats, samt att besiktaren har underlåtit att iaktta andra bestämmelser och föreskrifter som gäller besiktningsskoncessionens verksamhet.

Enligt det föreslagna 2 mom. kan Transport- och kommunikationsverket för högst sex månader förbjuda en besiktare att utföra besiktningar, om han eller hon trots en varning förfar i strid med bestämmelserna eller föreskrifterna på ett sätt som beskrivs ovan.

45 §. Temporära åtgärder på grund av brister i besiktningsskoncessionens verksamhet. I 1 mom. föreslås hänvisningen till 43 § ändras till en hänvisning till 43 a §.

48 §. Personregisteruppgifter. Det föreslås att omnämmandet av den person som svarar för besiktningsskoncessionens verksamhet stryks i paragrafen.

50 §. Vite. Enligt förslaget ska paragrafen ändras så att Transport- och kommunikationsverkets rätt att förena ett åläggande eller förbud med vite utvidgas till att omfatta alla ålägganden och förbud som verket har meddelat med stöd av den aktuella lagen eller med stöd av bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den. Transport- och kommunikationsverket kan förena ett åläggande med vite t.ex. om det har förbjudits en besiktare att utföra besiktningar eller att använda en lokal eller anordning. Vite kan föreläggas också i en situation där innehava-

ren av besiktningskoncession har försummat de i 14 a § avsedda skyldigheterna att anmäla inledande av besiktningsverksamhet eller att anmäla förändringar i uppgifter som gäller besiktningsverksamheten.

Bestämmelser om vite och föreläggande av vite finns i viteslagen (1113/1990).

52 §. Tjänsteansvar. Det föreslås att omnämmandet av den person som svarar för besiktningsverksamheten stryks i paragrafen. Det föreslås vidare att 1 mom. kompletteras så att i fortsättningen ska bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar även tillämpas på privata tjänsteproducenter som utför kontroller av besiktade fordon.

1.2 Fordonslagen

25 § Fordons konstruktion, manöverorgan och utrustning. Det föreslås att paragrafens ordalydelse preciseras så att lagstiftarens syfte framgår tydligare av den. Det har vid beredningen av den praktiska tillämpningen visat sig att bestämmelsens ordalydelse till vissa delar är svår att förstå. Den föreslagna formuleringen innehåller en definition av mätfunktion i enlighet med direktivet om mätinstrument. Bestämmelsen motsvarar lagstiftarens ursprungliga syfte om teknikneutralitet och möjliggörande av nya digitala applikationer samt om tryggnad av konsumenternas ställning.

Av bestämmelsens föreslagna ordalydelse framgår det tydligare när ett fordon ska ha en taxameter som motsvarar kraven i direktivet om mätinstrument. Det föreslås att ordalydelsen i lagen preciseras genom en hänvisning till beräkning av priset. Som det konstateras i den stadfästa lagen, är användningen av en taxameter huvudregeln, om priset på resan grundar sig på resans längd eller varaktighet. Bestämmelserna om taxametrar grundar sig på direktivet om mätinstrument och syftet med dem är att skydda konsumenten i en situation där priset inte är känt på förhand.

Den stadfästa lagen möjliggör redan användningen av ett annat instrument eller system i stället för en taxameter. Det har emellertid varit oklart i vilka fall ett annat instrument eller system har kunnat användas med beaktande av direktivet om mätinstrument. Detta konstateras tydligare i den föreslagna bestämmelsen. En taxameter behöver inte användas för beräkning av ett pris som grundar sig på resans längd eller varaktighet, om resan beställs och betalas med hjälp av en teknisk anslutning. Då kan vid beräkningen av ett pris som grundar sig på resans längd eller varaktighet också användas ett annat instrument eller system. Betalningen kan ske antingen innan resan inleds eller efter resan när den slutliga färdsträckan och färdens varaktighet klarnat. En förutsättning är dock i enlighet med den stadfästa lagen att man med instrumentet eller systemet uppnår en tillräcklig tillförlitlighet och skyddsnivå i fråga om mätresultaten. Trafiksäkerhetsverket är behörig myndighet när det gäller att vid behov meddela närmare föreskrifter om tillräcklig tillförlitlighet och skyddsnivå. Som jämförelseobjekt kan i tillämpliga delar användas t.ex. de krav i direktivet om mätinstrument som ställs i fråga om gränsvärdena för största tillåtna fel när det gäller mätning av färdens längd och varaktighet. Trafiksäkerhetsverket har också allmän behörighet att övervaka lagligheten i taxiverksamheten.

Användningen av andra instrument eller system ska således vara begränsad till situationer där resan beställs och betalas med hjälp av en teknisk anslutning, t.ex. en mobilapplikation. I s.k. gatutaxitrafik, alltså i transporter som börjar på en gata eller taxistation, ska enbart taxameter användas. Beställning av en taxiresa på förhand, t.ex. med hjälp av en mobilapplikation, ger kunden bättre möjligheter att jämföra priser samt körrutter och andra grunder för bestämmande av priset.

Det bör noteras att den i III avd. 1 kap. 3 § i lagen om transportservice föreskrivna skyldigheten att informera passageraren om resans totalpris eller om grunderna för prissättningen innan en taxiresa inleds är tillämplig för alla beställningssätt. Vilken teknik som används för att beräkna resans pris inverkar inte på detta.

Skyldigheten att använda taxameter eller något annat instrument eller system gäller inte situationer där man på förhand har kommit överens om ett fast pris eller ett maximipris för resan. Avsikten är inte att ändra detta genom den nu föreslagna lagändringen.

1.3 Lagen om mätinstrument

34 §. Tillsynsmyndigheter. Det föreslås att 1 mom. ändras så att i fortsättningen ska Trafiksäkerhetsverket i fråga om taxametrar utöva tillsyn över efterlevnaden av lagen om mätinstrument.

1.4 Lagen om marknadskontrollen av vissa produkter

4 §. Tillsynsmyndigheter. Det föreslås att till paragrafen fogas ett nytt 3 mom., enligt vilket Trafiksäkerhetsverket ska vara marknadskontrollmyndighet enligt marknadskontrollagen när det gäller taxametrar som omfattas av tillämpningsområdet för lagen om mätinstrument.

2 Närmare bestämmelser och föreskrifter

Lagförslaget skapar också ett behov av att ändra kommunikationsministeriets förordning om Trafiksäkerhetsverkets avgiftsbelagda prestationer (937/2017). I förordningen föreskrivs det om de avgifter som tas ut för besiktningsskoncessioner och som behöver ses över i samband med att koncessionsbestämmelserna ändras.

Även de krav som ställs på besiktningstillägnas lokaler och anordningar behöver ändras så att de motsvarar de ändrade koncessionsbestämmelserna. Det är Trafiksäkerhetsverket som meddelar närmare föreskrifter om de krav som ställs på lokaler och anordningar.

Transport- och kommunikationsverket bemyndigas genom det föreslagna 14 a § 3 mom. att meddela närmare föreskrifter om lämnande av den anmälan som gäller besiktningstillägnen och om innehållet i den anmälan. I 22 § 3 mom. ges Transport- och kommunikationsverket dessutom ett bemyndigande att meddela föreskrifter med stöd av vilket Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare tekniska föreskrifter om sådana besiktningsskoncessioner, sådan besiktningsskoncessioner och sådan lokaler för besiktningstillägnen som lämpar sig för besiktningsslaget i fråga. Bemyndigandet att meddela föreskrifter motsvarar i sak bemyndigandet i 12 § i den gällande lagen.

3 Ikraftträdande

Lagen om ändring av lagen om fordonsbesiktningsskoncessioner föreslås träda i kraft den 1 november 2019. Lagändringarna förutsätter ändringar i Trafiksäkerhetsverkets och senare i Transport- och kommunikationsverkets datasystem och för detta ändamål ska reserveras tillräckligt med tid.

Besiktningsskoncessioner som gäller när lagen träder i kraft ska gälla till och med den 31 december 2019. Besiktningsskoncessioner med stöd av en sådan koncession ska bedrivas i enlighet med de bestämmelser som gällde vid lagens ikraftträdande. Ett företag som bedriver besikt-

ningsverksamhet ska ansöka om koncession i enlighet med detta lagförslag innan övergångstiden går ut för att det ska kunna fortsätta sin verksamhet. Efter det att en ny koncession har beviljats ska i verksamheten iaktas de bestämmelser som följer av detta lagförslag.

Lagen om ändring av fordonslagen, lagen om ändring av lagen om mätinstrument och lagen om marknadskontrollen av vissa produkter föreslås träda i kraft så snart som möjligt efter det att de har antagits och blivit stadfästa.

4 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

4.1 Överföring av förvaltningsuppgifter på andra än myndigheter

Fordonsbesiktningsverksamheten ska fortsatt skötas av privata besiktningsställen. Enligt lagförslaget ska Transport- och kommunikationsverket dessutom i framtiden kunna utnyttja privata tjänsteproducenter som tekniska sakkunniga när det kontrollerar besiktade fordon.

Enligt 124 § i grundlagen kan offentliga förvaltningsuppgifter anförtros andra än myndigheter endast genom lag eller med stöd av lag, om det behövs för en ändamålsenlig skötsel av uppgifterna och det inte äventyrar de grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten eller andra krav på god förvaltning. Uppgifter som innebär betydande utövning av offentlig makt får dock ges endast myndigheter. När en privat sköter offentliga förvaltningsuppgifter ska allmänna förvaltningslagar iaktas. Det straffrättsliga tjänsteansvaret gäller också den som utövar offentlig makt, även om den inte står i ett anställningsförhållande till ett offentligt samfund.

Kravet på ändamålsenlighet är i detta sammanhang en rättslig förutsättning som ska bedömas från fall till fall. I detta sammanhang måste bl.a. förvaltningsuppgiftens karaktär beaktas (GrUU 5/2014 rd, s. 3 och Keravuori-Rusanen 2008, s. 321). Vid bedömningen av ändamålsenligheten ska särskilt uppmärksammas dels förvaltningens effektivitet, dels enskilda personers och sammanslutningars behov (RP 1/1998 rd, s. 179, II). Så kan det vara ändamålsenligt att överföra en uppgift som har begränsad omfattning och som kräver specialkunskaper till att skötas av en privat, eftersom man då kan spara förvaltningens resurser och samtidigt garantera kunden en kompetent behandling.

Kravet på ändamålsenlighet kan när det är fråga om uppgifter i samband med serviceproduktion uppfyllas lättare än t.ex. i fråga om beslutsfattande som gäller en enskild persons centrala rättigheter (GrUU 8/2014 rd, s. 3–4). Grundlagsutskottet har i sin tolkningspraxis ansett att kravet blir uppfyllt bl.a. i sådana fall där skötseln av uppgiften förutsätter djup insikt i frågan eller sakkunskap i fråga om särskilda yrkesmässiga och tekniska aspekter (GrUU 37/2010 rd, s. 4/II och GrUU 40/2002 rd, s. 3/I). Kravet på ändamålsenlighet har också ansetts bli uppfyllt för att säkerställa tillgången till tjänster och en effektiv verksamhet (GrUU 6/2013 rd, s. 2/II och GrUU 5/2014 rd, s. 3) samt med anledning av att administrativa resurser saknas (GrUU 23/2013 rd, s. 2–3 och GrUU 29/2013 rd, s. 2).

Enligt 124 § i grundlagen får offentliga förvaltningsuppgifter anförtros andra än myndigheter endast om det inte äventyrar de grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten eller andra krav på god förvaltning. I sin tolkningspraxis har grundlagsutskottet ansett att det för att kraven på rättssäkerhet och god förvaltning ska anses vara uppfyllda krävs att ärendena behandlas i enlighet med de allmänna förvaltningslagarna och att de som behandlar ärendena handlar under tjänsteansvar (GrUU 11/2006 rd, s. 3/I).

Genom bestämmelsen har man velat understryka betydelsen av att de som sköter offentliga förvaltningsuppgifter ska vara utbildade för ändamålet och sakkunniga. När det gäller faktiska

förvaltningsuppgifter har det ansetts att de grundläggande fri- och rättigheterna tillgodoses om bestämmelserna generellt sett är exakta och de personer som sköter de offentliga förvaltningsuppgifterna är lämpliga och behöriga för sin uppgift (GrUU 24/2001 rd, s. 4/II). Det finns ingen enhetlig praxis när det gäller att definiera vad som avses med att en person är lämplig och behörig för sin uppgift, utan förutsättningarna bedöms fall för fall. Av dem som sköter offentliga förvaltningsuppgifter krävs det dock vanligen ett verksamhetstillstånd eller en viss utbildning, vilket har varit viktigt när förutsättningarna för att överföra en uppgift på en privat har bedömts (GrUU 5/2014 rd, s. 3–4 och GrUU 41/2016 rd, s. 3).

Bestämmelsen kan också anses förutsätta att tillsynen över dem som sköter förvaltningsuppgifter är adekvat. Mot verksamhet i form av aktiebolag är det i regel inte möjligt att rikta likadana administrativ styrning och lika effektiv tillsyn som mot myndighetsverksamhet. Grundlagsutskottet har i sina utlåtanden ofta tagit fasta på vikten av myndighetstillsynen när det gäller trygghet av de grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten och en god förvaltning (se t.ex. GrUU 48/2016 rd, s. 7 och GrUU 62/2014 rd, s. 3/I). Utskottet har också till denna del fäst vikt vid att bestämmelserna är exakt avgränsade (GrUU 8/2014 rd, s. 4–5 och GrUU 40/2002 rd, s. 4).

I de beslut om godkännande, underkännande och förbud som hör till besiktningsverksamheten har det ansetts vara fråga om en sådan offentlig förvaltningsuppgift som avses i 124 § i grundlagen, men uppgifterna har inte ansetts omfatta betydande utövning av offentlig makt och har således kunnat anförtros privata (GrUU 22/2013 rd, s. 2). Att uppgiften anförtros någon annan än en myndighet kan motiveras särskilt med att uppgiften förutsätter en vidsträckt regional organisation. Att uppgiften anförtros en privat kan också motiveras med att man på det sättet kan säkerställa att en uppgift som kräver specialkunnskap får en sakkunnig behandling.

För att överföringen av beslut som gäller besiktning på andra än myndigheter inte ska äventyra de grundläggande fri- och rättigheterna, rättsskyddet eller andra krav på god förvaltning finns det i den aktuella lagen flera bestämmelser som säkerställer dessa rättigheter. I 53 § föreskrivs det om omprövning och ändringssökande och i 52 § om straffrättsligt tjänsteansvar i fråga om uppgifter i anslutning till besiktning. Dessutom iakttar besiktningsföretag allmänna förvaltningslagar när de sköter offentliga förvaltningsuppgifter. Även tystnadsplikten enligt 49 § kan anses trygga dessa rättigheter.

En viktig faktor när det gäller kraven på rättssäkerhet och god förvaltning är att besiktningsverksamheten kräver koncession. Med tanke på tillsynen och myndighetskontrollen kan koncessionskravet och möjligheten att återkalla koncessionen anses behövliga och ändamålsenliga. Även 7 §, som gäller förutsättningar för beviljande av besiktningskoncession, och 9 §, som gäller bedömning av sökandes tillförlitlighet, är viktiga med tanke på kraven på rättssäkerhet och god förvaltning. Även om dessa paragrafer ändras genom detta lagförslag kan det fortfarande anses att de på ett tillräckligt sätt säkerställer opartiskhet och jämlikhet i besiktningsverksamheten.

I 23 § i lagen om fordonsbesiktningsverksamhet föreskrivs det om opartiskhet i besiktningsverksamhet. Denna paragraf föreslås bli ändrad i fråga om koncessionshavarens skyldighet att erbjuda besiktningstjänster i enlighet med sin besiktningskoncession, så att skyldigheten inte längre ska gälla alla besiktningstjänster. I enlighet med paragrafen ska alla som önskar besiktningstjänster behandlas absolut opartiskt vid besiktning även i framtiden. I praktiken betyder detta att ett besiktningsställe i fortsättningen t.ex. inte behöver erbjuda besiktningar av alla fordonsmärken, men besiktarna får inte göra någon prövning av enskilda kunder, utan de tjänster som anmälts ska erbjudas alla som önskar dem.

En viktig faktor är också bestämmelserna om tillsyn över besiktningsverksamhet i 6 kap. Genom detta lagförslag utvidgas tillsynsmetoderna från det nuvarande, och detta bidrar till att främja en rättvis och opartisk besiktningsverksamhet.

Enligt det föreslagna 41 § 1 mom. kan Transport- och kommunikationsverket avtala med privata tjänsteproducenter om deras deltagande i kontrollen av besiktade fordon. I sista hand är det ändå Transport- och kommunikationsverket som ansvarar för kontrollen av besiktade fordon, och de privata tjänsteproducenternas uppgift är att delta i kontrollerna i egenskap av tekniska sakkunniga. Tjänsteproducenter ska dock ha rätt att få tillträde till det fordon som besikts och vid behov framföra det.

Grundlagsutskottet har tidigare ansett det vara ändamålsenligt att privata tjänsteproducenter kan delta i tekniska vägkontroller av fordon, eftersom man på det sättet kan garantera den tekniska sakkunskap som uppgiften förutsätter (GrUU 40/2002 rd, s. 3–4). De tekniska sakkunnigas deltagande i kontrollen av besiktade fordon är på motsvarande sätt motiverat för säkerställande av den tekniska sakkunskapen. Dessutom frigör förslaget Transport- och kommunikationsverkets personalresurser för andra uppgifter när de tekniska sakkunniga inte längre behöver vara anställda av verket.

För att värna en god förvaltning ska de avtalsparter och inspektörer som utför kontroller vara sakkunniga för kontrolluppgifter. Bestämmelser om kravet på avtalsparternas yrkeskunskap finns i 40 § 2 mom. i lagen. Det föreslås vidare att 52 § kompletteras så att i fortsättningen ska bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar även tillämpas på privata tjänsteproducenter som utför kontroller av besiktade fordon.

Med stöd av vad som sagts ovan kan det anses att de föreslagna bestämmelserna inte är problematiska med hänsyn till grundlagens 124 §.

4.2 Näringsfriheten

Enligt 18 § i grundlagen har var och en i enlighet med lag rätt att skaffa sig sin försörjning genom arbete, yrke eller näring som han eller hon valt fritt. Koncessionsplikten för näringsverksamhet bedöms vanligen med avseende på en begränsning av näringsfriheten. Grundlagsutskottet har i sin praxis ansett att skötseln av förvaltningsuppgifter som i regel hör till myndigheter inte omfattas av den i 18 § 1 mom. i grundlagen tryggade näringsfriheten (t.ex. GrUU 23/2013 rd, s. 3/II och GrUU 20/2006 rd, s. 3/I). Detta betyder att det inte är nödvändigt att bedöma godtagbarheten i fråga om koncessionsplikten för besiktningsverksamhet eller proportionaliteten hos denna lösning.

Koncessionsplikten kan i vilket fall som helst motiveras med vägande samhällliga skäl med stöd av vilka näringsfriheten får begränsas. Ett sådant skäl är t.ex. den i 7 § 1 mom. i grundlagen avsedda rätten till trygghet. Grundlagsutskottet har ansett att rätten till trygghet är ett godtagbart motiv till att förena näringsfriheten med koncessionsplikt bl.a. när det gäller yrkesmässig transport av personer med personbil på väg (GrUU 31/2006 rd, s. 2/II) och bedrivande av järnvägstrafik (GrUU 66/2002 rd, s. 2). Rätten till trygghet kan anses vara en legitim grund för att begränsa näringsfriheten, om det kan påvisas att individens trygghet kan förbättras med hjälp av koncessionsplikten. Genom besiktningsverksamheten strävar man efter att främja den allmänna trafiksäkerheten och för att detta mål ska nås är det av största vikt att man i besiktningsverksamheten iakttar de föreskrifter som meddelats och att verksamheten är absolut opartisk. För bevarande av tillsynen och den strikta myndighetskontrollen anses koncessionsplikten och möjligheten att vid behov återkalla koncessionen behövliga och ändamålsenliga.

RP 86/2018 rd

Med stöd av vad som sagts ovan kan det anses att de föreslagna bestämmelserna inte är problematiska med hänsyn till grundlagens 18 §.

4.3 Egendomsskydd

Enligt 15 § i grundlagen är vars och ens egendom tryggad. Egendomsskyddet omfattar inte bara rätt för en ägare att disponera och använda egendom utan också rätt att bestämma över den (GrUU 41/2006 rd, s. 2 och GrUU 49/2005 rd). Om man minskar eller begränsar rättigheter som äganderätten omfattar, ingriper man i egendomsskyddet, även om egendomen förblir hos ägaren (se RP 309/1993 rd, s. 66).

Möjligheten att avbryta besiktningsverksamhet som har konstaterats ha brister kan motiveras med den samhällliga betydelse som hänför sig till trafiksäkerheten. Med tanke på verksamhetens samhällliga betydelse måste verksamheten kunna avbrytas snabbt och också utan obestridliga bevis.

Grundlagsutskottet har i sin praxis ansett att det med tanke på proportionaliteten i bestämmelserna om rättigheterna och skyldigheterna för en enskild aktör som inte hör till myndighetsorganisationen är nödvändigt att möjligheten att återkalla koncession eller godkännande binds vid allvarliga eller väsentliga förseelser eller försummelser eller vid att de anmärkningar och varningar som eventuellt getts en enskild aktör inte har lett till korrigerande av påtalade brister i verksamheten (GrUU 23/2013 rd, s. 3–4 och GrUU 20/2006 rd, s. 3/I). Enligt den föreslagna 43 a § kan Transport- och kommunikationsverket återkalla en besiktningskoncession, om innehavaren av besiktningskoncession trots en anmärkning eller varning inte åtgärdar de konstaterade bristerna. Enligt 3 mom. i den paragrafen kan en koncession återkallas helt och hållet endast om försummelserna varit allvarliga eller väsentliga och en lindrigare påföljd inte kan anses vara tillräcklig.

Grundlagsutskottet har i sin utlåtandepraxis även tagit fasta på att lagändringarna kan påverka vissa investeringars lönsamhet och därigenom också värdet på egendomen. Grundlagsutskottet har också granskat en tidigare lättnad av besiktningskyldigheten ur denna synvinkel. Då granskade utskottet ändringen ur den synvinkeln att ett besiktningsföretag på grundval av den gällande lagen har hunnit investera i lokaler och anordningar som inte längre behövs eller som de har liten användning för efter lagändringen. Utskottet ansåg dock att näringsidkaren trots allt inte kan utgå från att lagstiftningen aldrig ändras (GrUU 22/2013 rd, s. 4/II). Grundlagsutskottet har tidigare ansett att företag på en starkt reglerad marknad inte har anledning att förvänta sig att lagstiftningen förblir oförändrad under alla förhållanden (GrUU 31/2006 rd, s. 4/II och GrUU 56/2005 rd, s. 2/II). I den rent regleringsbaserade besiktningsverksamheten kan ändringar i lagstiftningen anses vara en väsentlig del av den affärsrisk som är förknippad med företagsverksamheten, och förslaget är således inte problematiskt med tanke på egendomsskyddet.

På de grunder som anges ovan är propositionen inte problematisk med avseende på det egendomsskydd som tryggas i grundlagens 15 §.

4.4 Bemyndiganden att meddela föreskrifter

Enligt 80 § i grundlagen ska genom lag utfärdas bestämmelser om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter samt om frågor som enligt grundlagen i övrigt hör till området för lag. I motiveringen till den regeringsproposition som gäller grundlagen (RP 1/1998 rd) konstateras det att alla bestämmelser om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter måste utfärdas genom lag. Den som utfärdar förordning kan emellertid genom lag bemyndigas att utfärda närmare bestämmelser om sådant som är av mindre betydelse för individens rättigheter

RP 86/2018 rd

och skyldigheter. Enligt förarbetena till grundlagen (RP 1/1998 rd) och grundlagsutskottets utlåtandepraxis (t.ex. GrUU 17/2010 rd, s. 2 och GrUU 34/2009 rd, s. 2/I) ska bemyndigandebestämmelser vara exakta och noggrant avgränsade.

Enligt 80 § 2 mom. i grundlagen kan även andra myndigheter genom lag bemyndigas att utfärda rättsnormer i bestämda frågor, om det med hänsyn till föremålet för regleringen finns särskilda skäl och regleringens betydelse i sak inte kräver att den sker genom lag eller förordning. Tillämpningsområdet för ett sådant särskilt skäl med hänsyn till föremålet för regleringen anses föreligga närmast när det är fråga om en sådan teknisk reglering av smärre detaljer som inte inbegriper prövningsrätt i någon större utsträckning. I samband med grundlagsreformen nämndes som exempel på en myndighets normgivningsbefogenhet teknisk reglering av smärre detaljer som inte inbegriper prövningsrätt i någon större utsträckning (RP 1/1998 rd, s. 133/II, även GrUU 16/2002 rd och GrUU 19/2002 rd).

Transport- och kommunikationsverket bemyndigas genom det föreslagna 14 a § 3 mom. att meddela närmare föreskrifter om lämnande av den anmälan som gäller besiktningstillståndet och om innehållet i den anmälan. Det föreslagna normgivningsbemyndigandet gäller detaljer som inte inbegriper prövningsrätt i någon större utsträckning och de frågor det gäller beskrivs allmänt redan i det föreslagna 1 mom. Transport- och kommunikationsverket kan ändå kräva att anmälan lämnas på ett visst sätt och specificera dess innehåll, för att hanteringen av uppgifterna ska kunna skötas med minimal ansträngning och för att de uppgifter som innehavarna av besiktningstillståndet lämnar är likställda sinsemellan.

I 22 § 3 mom. ges Transport- och kommunikationsverket dessutom ett bemyndigande att meddela föreskrifter med stöd av vilket Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare tekniska föreskrifter om sådana besiktningstillstånd, sådan besiktningstillståndsutrustning och sådana lokaler för besiktningstillståndet som lämpar sig för besiktningstillståndet i fråga. Normgivningsbemyndigandet motsvarar i sak normgivningsbemyndigandet i 12 § i den gällande lagen om fordonsbesiktningstillstånd, som i tiderna kom till med grundlagsutskottets medverkan (se GrUU 22/2013 rd). Även det föreslagna normgivningsbemyndigandet ska gälla sådana tekniska detaljer som det är naturligt att Transport- och kommunikationsverket fastställer inom ramen för sina uppgifter.

Med stöd av vad som anförts ovan är de bemyndiganden som föreslås i propositionen exakta och noga avgränsade i fråga om tillämpningsområdet, och de anses inte strida mot grundlagens 80 §.

4.5 Slutsatser

Med stöd av vad som anförts ovan föreslås det att lagförslagen kan behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

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

1.

Lag

om ändring av lagen om fordonsbesiktningsverksamhet

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i lagen om fordonsbesiktningsverksamhet (957/2013) 3 § 1 mom. 2 punkten samt 12, 21 och 26 §,
ändras 5–8 §, 9 § 3 mom. 2 punkten, 13 och 14 §, rubriken för 3 kap., rubriken för 15 § samt 15 § 1 mom. och 3 mom. 3 punkten, 16 §, 17 § 2 mom., 19 § 2 mom., 21 a §, rubriken för 4 kap., 22 §, 23 § 1 mom., 27 och 28 §, 29 § 1 mom., 38 § 3 mom., 41 § 1 mom. samt 43–45, 48, 50 och 52 §,
av dem 7 och 13 § sådana de lyder delvis ändrade i lagarna 474/2017 och 303/2018, 14 § sådan den lyder delvis ändrad i lag 474/2017, 21 a § sådan den lyder i lag 1387/2015, 45 § sådan den lyder delvis ändrad i lag 303/2018 och 48 § sådan den lyder i lag 303/2018, samt
fogas till lagen nya 14 a, 42 a, 43 a och 43 b § som följer:

2 kap.

Besiktningskoncession

5 §

Delar av en besiktning som får utföras utan besiktningskoncession

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

Transport- och kommunikationsverket utövar tillsyn över kontrollställena och kan meddela dem en anmärkning eller varning, om

- 1) kontrollstället inte har tillgång till behövliga lokaler,
- 2) kontrollstället inte har tillgång till tillräckliga kontrollanordningar,
- 3) underhållet av kontrollanordningarna eller kontrollen av mätningarnas exakthet har försumrats, eller
- 4) kontrollerna inte har utförts på behörigt sätt.

Transport- och kommunikationsverket kan bestämma att de kontroller som utförs vid ett kontrollställe inte godkänns, om de brister eller försummelser som avses i 2 mom. fortfarande förekommer trots en varning.

Närmare bestämmelser om de krav som ska ställas på kontrollställena och om tillsynen över verksamheten utfärdas genom förordning av statsrådet. Genom förordning av statsrådet utfärdas det också bestämmelser om de intyg som ska utfärdas över utförda uppgifter och om intygens giltighet. Bestämmelser om straffrättsligt tjänsteansvar finns i 52 §.

6 §

Besiktningskoncession

50

RP 86/2018 rd

Besiktningsskoncession beviljas på ansökan, och den berättigar till utförande av periodiska besiktningar, kontrollbesiktningar, registreringsbesiktningar, ändringsbesiktningar och kopplingsbesiktningar av lätta och tunga fordon.

7 §

Förutsättningar för beviljande av besiktningsskoncession

För att besiktningsskoncession ska kunna beviljas krävs det att

- 1) sökanden har rätt att idka näring i Finland,
- 2) sökanden inte är försatt i konkurs och, om sökanden är en fysisk person, att han eller hon är myndig och att hans eller hennes handlingsbehörighet inte har begränsats,
- 3) sökanden är tillförlitlig,
- 4) sökandens verksamhet är ordnad så att annan verksamhet som sökanden bedriver i anslutning till fordon än besiktningssverksamhet inte inverkar på slutresultatet av besiktningen,
- 5) sökanden förmår säkerställa en tillräckligt hög kvalitet på verksamheten och sökanden har ett tillräckligt omfattande kvalitetsledningssystem som har certifierats av ett ackrediterat certifieringsorgan och uppfyller de krav som anges i standarden SFS-EN ISO 9001:2008, som gäller krav på kvalitetsledningssystem, eller en nyare version av den standarden, och i vilket de krav som föreskrivits och bestämts för besiktningssverksamheten beaktas, eller har ett ackrediterat kvalitetsystem som uppfyller de krav som anges i standarden SFS-EN ISO/IEC 17020:2012 eller i en nyare version av den standarden,
- 6) sökanden har ändamålsenliga förbindelser till trafik- och transportregistret.

Besiktningsskoncession beviljas inte om det av ansökan eller omständigheterna i övrigt framgår att arrangemang som hänför sig till ansökan har vidtagits för att kringgå bestämmelserna om förutsättningarna för besiktningsskoncession.

8 §

Exceptionella förutsättningar för koncession för besiktning av tunga fordon

Om utbudet av tjänster för besiktning av tunga fordon är bristfälligt i regionen får Transport- och kommunikationsverket bevilja en innehavare av besiktningsskoncession dispens för besiktningar av tunga fordon, om innehavarens lokaler eller anordningar på besiktningstillället till smärre delar inte uppfyller de krav för besiktning av tunga fordon som föreskrivs i denna lag eller i bestämmelser eller föreskrifter som utfärdats med stöd av den.

När Transport- och kommunikationsverket bedömer om utbudet av besiktningstjänster är bristfälligt ska verket ta hänsyn åtminstone till tillgången till tjänster för besiktning av tunga fordon i regionen, de resor som normalt företas i regionen när ärenden ska skötas samt antalet tunga fordon som omfattas av besiktningsskyldighet.

Transport- och kommunikationsverket ska återkalla en sådan dispens som avses i denna paragraf, om den förutsättning enligt 1 mom. som gäller bristfälligt utbud av besiktningstjänster inte längre uppfylls. Verksamheten enligt den återkallade dispensen ska upphöra senast ett år efter det att bristen i utbudet av tjänster har blivit avhjälpd.

9 §

Bedömning av sökandes tillförlitlighet

En sökande eller annan person som avses i 1 mom. betraktas inte heller som tillförlitlig

2) under högst fem år på grund av tidigare verksamhet, om sökanden eller personen genom sin verksamhet av någon annan orsak än de som avses i denna paragraf har orsakat återkallande av besiktningskoncession enligt 43 a §, eller

13 §

Ansökan om besiktningskoncession

Besiktningskoncession söks skriftligen hos Transport- och kommunikationsverket. Till ansökan ska fogas

- 1) utdrag ur handelsregistret eller någon annan motsvarande utredning samt utredning om ägandeförhållandena i bolaget, om sökandens verksamhet bedrivs i bolagsform,
- 2) en redogörelse för hur sökanden säkerställer att verksamheten är av tillräckligt hög kvalitet och en redogörelse för det system som avses i 7 § 1 mom. 5 punkten,
- 3) en redogörelse för hur sökanden ordnar sin verksamhet så att annan verksamhet som sökanden bedriver i anslutning till fordon än besiktningsverksamhet inte inverkar på slutresultatet av besiktningen,
- 4) en redogörelse för hur sökanden ämnar ordna anslutningen till trafik- och transportregistret,
- 5) en redogörelse för hur sökanden och de som utövar ett bestämmande inflytande över en sökande som bedriver verksamhet i bolagsform uppfyller kraven på den verksamhet som ansökan avser.

14 §

Beviljande av besiktningskoncession

Transport- och kommunikationsverket ska bevilja besiktningskoncession om sökanden uppfyller kraven i 7 §.

14 a §

Anmälan om inledande av besiktningsverksamhet

Innehavaren av besiktningskoncession ska innan besiktningsverksamheten inleds på ett besiktningsställe göra en anmälan till Transport- och kommunikationsverket om

- 1) den tidpunkt då verksamheten inleds,
- 2) besiktningsställets läge,
- 3) de lokaler och anordningar som används i besiktningsverksamheten,
- 4) de besiktningstjänster som erbjuds på besiktningsstället,
- 5) besiktningsställets kontaktperson.

Anmälan ska göras senast 14 dygn innan verksamheten inleds. Om innehavaren av besiktningskoncession bedriver besiktningsverksamhet på flera besiktningsställen, ska anmälan göras separat för varje besiktningsställe. Innehavaren av besiktningskoncession ska utan dröjsmål meddela Transport- och kommunikationsverket om förändringar i de uppgifter som avses i 1 mom.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om lämnande av den anmälan som avses i 1 mom. och om dess innehåll.

3 kap.

Krav på besiktare

15 §

Besiktarnas tillförlitlighet

En besiktare ska vara tillförlitlig.

En person som avses i 1 mom. anses inte heller vara tillförlitlig
3) under högst fem år, om han eller hon genom sin verksamhet av någon annan orsak än de som avses i denna paragraf har orsakat återkallande av besiktningskoncessionen enligt 43 a § 1 mom. 3 punkten, eller

16 §

Beslut om besiktarnas tillförlitlighet

Transport- och kommunikationsverket kan på begäran av en besiktare eller annars vid behov särskilt besluta om en besiktare ska anses vara tillförlitlig. Den som dömts till eller förelagts bötesstraff anses olämplig att utföra besiktningsuppgifter för högst sex månader.

Bestämmelser om besiktares straffrättsliga tjänsteansvar finns i 52 §.

17 §

Krav på besiktares yrkesskicklighet

Av besiktare krävs dessutom för branschen lämplig verkstadserfarenhet eller motsvarande erfarenhet av eller kompetens för fordon samt praktisk erfarenhet av besiktningsuppgifter i anslutning till vidareutbildningen.

19 §

Vidareutbildning för besiktare

Inträdeskravet till utbildningsperioden för lätta fordon i den utbildning i periodisk besiktning som avses i 1 mom. är sex månaders verkstadserfarenhet eller motsvarande erfarenhet av eller kompetens för fordonsbranschen.

21 a §

Erkännande av yrkeskvalifikationer som har förvärvats utomlands

Det krav på utbildning som avses i 17–19 § uppfylls även av en sökande som har fått ett beslut enligt lagen om erkännande av yrkeskvalifikationer (1384/2015) om den behörighet som sådana bevis på formella kvalifikationer som har utfärdats i en annan medlemsstat i Europeiska unionen eller i en stat som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet medför. Beslutet fattas av Transport- och kommunikationsverket. En utbildningsanordnare som har bevil-

jats vidareutbildningstillstånd enligt 32 § i denna lag och Transport- och kommunikationsverket kan för en sökande ordna sådana lämplighetsprov som avses i 7 § i lagen om erkännande av yrkeskvalifikationer.

4 kap.

Allmänna krav på besiktningsverksamhet

22 §

Krav på besiktningsställets verksamhet, lokaler och besiktningsanordningar

Besiktningsställets verksamhet ska ordnas så att besiktningarna kan utföras på behörigt sätt och så att det kan säkerställas att besiktningarna är av tillräckligt hög kvalitet.

Som tillräckliga lokaler betraktas sådana lokaler där besiktningar kan utföras på behörigt sätt och oberoende av vädret. Besiktningar kan utföras på behörigt sätt, om det på besiktningsstället finns sådana anordningar och sådan utrustning som lämpar sig för besiktning av de fordon som ska besiktas på besiktningsstället.

Transport- och kommunikationsverket meddelar närmare tekniska föreskrifter om sådana besiktningsanordningar, sådan besiktningsutrustning och sådana lokaler för besiktningsstället som lämpar sig för besiktningslaget i fråga.

23 §

Opartiskhet i besiktningsverksamhet

Innehavaren av besiktningskoncession ska utföra sådana besiktningstjänster som innehavaren i den i 14 a § avsedda anmälan har meddelat att den erbjuder. Tjänsterna ska erbjudas alla som vill använda sig av dem.

27 §

Bevarande och utlämnande av besiktningshandlingar

Innehavaren av besiktningskoncession ska sända intyg och andra handlingar som gäller registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktningar till Transport- och kommunikationsverket för bevarande, så snart som möjligt efter avslutad besiktning. Transport- och kommunikationsverket får trots sekretessbestämmelserna med hjälp av teknisk anslutning lämna ut sådana intyg och handlingar samt andra handlingar som behövs för besiktningsverksamhet till besiktningsställena för besiktningsverksamheten.

Innehavaren av besiktningskoncession ska bevara andra än i 1 mom. avsedda intyg och handlingar som gäller besiktning. Handlingar och kontrollintyg som gäller periodisk besiktning bevaras minst två år och övriga handlingar minst femton år.

28 §

Upphörande med besiktningsverksamheten

Om besiktningsverksamheten avbryts eller upphör ska innehavaren av besiktningskoncession på Transport- och kommunikationsverkets begäran sända verket de handlingar och blanketter som direkt ansluter sig till utförande av besiktning. På dessa handlingar tillämpas i övrigt vad som i 27 § föreskrivs om bevarande och utlämnande av besiktningshandlingar.

29 §

Anordnare av vidareutbildning

Den som ger besiktare vidareutbildning ska ha av Transport- och kommunikationsverket beviljat tillstånd att ge vidareutbildning. Transport- och kommunikationsverket beviljar också tillstånd att ordna enskild fortbildning. På anordnare av sådan fortbildning tillämpas det som i denna lag föreskrivs om den som söker vidareutbildningstillstånd och om beviljande av sådant tillstånd.

38 §

Lämnande av uppgifter till tillsynsmyndigheten

Innehavare av besiktningsskoncession och vidareutbildningstillstånd ska utan dröjsmål underrätta Transport- och kommunikationsverket om personskipten i fråga om dem som är ansvariga för verksamheten och dem som avses i 9 § samt andra betydande förändringar i verksamheten. Innehavare av besiktningsskoncession ska dessutom underrätta verket om förändringar i sina ägandeförhållanden.

41 §

Kontroll av besiktade fordon

För att övervaka hur ett besiktningssställe utför sina besiktningssuppgifter får Transport- och kommunikationsverket genast efter besiktningen utföra en kontroll av fordonet som motsvarar en besiktning eller en del av den. För att utföra kontrollen får en tjänsteman vid Transport- och kommunikationsverket stoppa fordonet innan det lämnar besiktningssstället. Transport- och kommunikationsverket kan som hjälp vid kontrollen anlita en privat tjänsteproducent som uppfyller kraven i 40 § 2 mom. Kontrollen ska utföras så att föraren av det fordon som kontrolleras på nytt orsakas så liten olägenhet som möjligt.

42 a §

Användning av testbil vid tillsynen över besiktningssverksamheten

Transport- och kommunikationsverket får vid tillsynen över besiktningssverksamheten använda en testbil som på förhand har försetts med vissa fel. Transport- och kommunikationsverket får föra testbilen till besiktningssställena för besiktning och bedöma kvaliteten på besiktningssställenas besiktningssverksamhet utifrån de besiktningar som gjorts av testbilen.

För testbilsverksamheten får Transport- och kommunikationsverket i trafik- och transportregistret göra ändringar i testbilens registeruppgifter.

43 §

Varning till innehavare av besiktningsskoncession

RP 86/2018 rd

Transport- och kommunikationsverket ska meddela innehavaren av besiktningsskoncession en varning, om innehavaren inte längre uppfyller förutsättningarna för beviljande av besiktningsskoncession.

Transport- och kommunikationsverket kan meddela innehavaren av besiktningsskoncession en varning, om det finns grundad anledning att misstänka att innehavaren inte kan säkerställa en tillräckligt hög kvalitet på besiktningssverksamheten eller har låtit bli att iaktta andra bestämmelser och föreskrifter som gäller besiktningssverksamheten eller villkoren i besiktningsskoncessionen.

Om grunden för meddelande av varning är sådan att den kan rättas till, ska Transport- och kommunikationsverket innan varning meddelas ge koncessionshavaren möjlighet att inom en rimlig tid avhjälpa bristen eller försummelsen.

43 a §

Återkallande av besiktningsskoncession

Transport- och kommunikationsverket kan återkalla en besiktningsskoncession, om

- 1) innehavaren av besiktningsskoncession trots en varning
 - a) inte längre uppfyller förutsättningarna för beviljande av besiktningsskoncession,
 - b) inte kan säkerställa en tillräckligt hög kvalitet på besiktningssverksamheten, eller
 - c) har låtit bli att iaktta andra bestämmelser och föreskrifter som gäller besiktningssverksamheten än de som avser underpunkterna a och b, eller villkoren i besiktningsskoncessionen, eller
- 2) det är uppenbart att de brister som upptäckts i besiktningssställets verksamhet inte har avhjulpts inom den tid som anges i 43 b §.

Ett återkallande som grundar sig på 1 mom. 1 punkten underpunkterna b och c meddelas för en viss tid som avvägs enligt hur allvarliga bristerna, överträdelserna eller försummelserna i verksamheten är.

En besiktningsskoncession kan återkallas helt och hållet, om en i 1 mom. avsedd brist, överträdelse eller försummelse är allvarlig eller väsentlig och en lindrigare påföljd inte kan anses vara tillräcklig eller om de missförhållanden som avses i 1 mom. 1 punkten underpunkterna b och c inte har avhjulpts inom den tid som anges i 2 mom.

43 b §

Förbud för ett besiktningssälle att utföra besiktningar

Transport- och kommunikationsverket kan i stället för att återkalla en besiktningsskoncession förbjuda besiktningar på ett besiktningssälle i högst sex månader, om det på besiktningssället trots en anmärkning eller varning till innehavaren av besiktningsskoncession

- 1) har godkänts eller underkänts fordon vars samtliga uppenbara fel eller brister inte har beaktats,
- 2) har underlåtit att iaktta andra bestämmelser och föreskrifter som gäller besiktningssverksamheten än de som avser 1 punkten.

Dessutom kan Transport- och kommunikationsverket helt och hållet förbjuda besiktningar på ett besiktningssälle, om det är uppenbart att en tillräckligt hög kvalitet på besiktningssverksamheten inte kan säkerställas på besiktningssället.

44 §

Förbud att utföra besiktning samt varning till besiktare

Transport- och kommunikationsverket kan ge besiktaren en varning, om han eller hon vid besiktning har

RP 86/2018 rd

- 1) godkänt ett fordon med farliga fel eller brister för användning i trafik,
- 2) godkänt eller underkänt fordon vilkas samtliga uppenbara fel eller brister inte har beaktats, eller
- 3) underlåtit att iakttä andra bestämmelser och föreskrifter som gäller besiktningens verksamheten än de som avser 1 eller 2 punkten.

Transport- och kommunikationsverket kan för högst sex månader förbjuda en besiktare att utföra besiktningar, om han eller hon trots en varning förfar på ett sätt som avses i 1 mom.

45 §

Temporära åtgärder på grund av brister i besiktningens verksamheten

Om det är uppenbart att det förekommer väsentliga brister eller missbruk i besiktningens verksamheten hos en innehavare av besiktningskoncession eller en besiktare, kan Transport- och kommunikationsverket temporärt förbjuda innehavaren av besiktningskoncession att bedriva besiktningens verksamhet och besiktaren att utföra besiktningar samt vid behov hindra innehavaren av besiktningskoncession eller besiktaren att använda uppgifterna i trafik- och transportregistret och att registrera uppgifter i datatjänsten. Ett temporärt förbud samt förhindrande av användning och registrering gäller tills ärendet om återkallande av besiktningskoncessionen eller förbudet för besiktaren att utföra besiktningar har avgjorts slutligt med stöd av 43 a eller 44 §. Ärendet ska avgöras utan onödigt dröjsmål.

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

48 §

Personregisteruppgifter

Transport- och kommunikationsverket har trots sekretessbestämmelserna rätt att få de uppgifter ur straffregistret och trafik- och transportregistret som behövs vid behandlingen av ärenden som gäller beviljande och återkallande av besiktningskoncession, för beslutsfattande enligt 10 och 16 § och för tillsynen enligt 6 kap. Uppgifter om brott får trots sekretessbestämmelserna lämnas ut till en innehavare av besiktningskoncession i samband med de åtgärder som avses i 43 och 43 a § samt i samband med beslut enligt 10 och 16 § till den koncessions sökande eller den person enligt 9 § som begärt beslutet samt till den besiktare som begärt beslutet.

50 §

Vite

Transport- och kommunikationsverket får förena ett åläggande eller förbud som verket har meddelat med stöd av denna lag med vite. Bestämmelser om vite finns i viteslagen (1113/1990).

52 §

Tjänsteansvar

Bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar tillämpas på en besiktare i uppgifter i anslutning till besiktningen, på en person som svarar för vidareutbildningsverksamheten för besiktare och en person som ger vidareutbildning i uppgifter i anslutning till vidareutbildningen

RP 86/2018 rd

samt på en person som utför kontroller eller inspektioner enligt 5, 40 och 41 § i uppgifterna i fråga.

Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen (412/1974).

Denna lag träder i kraft den xx xxxx 20 .

En besiktningskoncession som gäller vid ikraftträdandet av denna lag gäller till och med den 31 december 2019, och besiktningsverksamhet med stöd av en sådan koncession bedrivs i enlighet med de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet av denna lag.

2.

Lag

om ändring av 25 § i fordonslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i fordonslagen (1090/2002) 25 § 2 mom., sådant det lyder i lag 321/2017, som följer:

25 §

Fordons konstruktion, manöverorgan och utrustning

Om priset på resan grundar sig på resans längd eller varaktighet, ska det i ett fordon som används i tillståndspliktig persontrafik användas en taxameter för beräkning av priset, om inte resan beställs och betalas med hjälp av en teknisk anslutning med vilken tillräckligt tillförlitliga mätresultat och en tillräcklig nivå på skyddet av uppgifterna uppnås.

Denna lag träder i kraft den xx xxxx 20 . _____

3.

Lag

om ändring av 34 § i lagen om mätinstrument

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om mätinstrument (707/2011) 34 § 1 mom. som följer:

34 §

Tillsynsmyndigheter

Tillsynen över efterlevnaden av denna lag utövas av Säkerhets- och kemikalieverket och regionförvaltningsverken. I fråga om taxametrar utövas tillsynen över efterlevnaden av denna lag dock av Trafiksäkerhetsverket.

Denna lag träder i kraft den xx xxxx 20 .

4.

Lag

om ändring av 4 § i lagen om marknadskontrollen av vissa produkter

I enlighet med riksdagens beslut
fogas till 4 § i lagen om marknadskontrollen av vissa produkter (1137/2016) ett nytt 3 mom.
som följer:

4 §

Tillsynsmyndigheter

Trafiksäkerhetsverket är marknadskontrollmyndighet enligt denna lag när det gäller taxametrar som omfattas av tillämpningsområdet för lagen om mätinstrument.

Denna lag träder i kraft den 20 . _____

Helsingfors den 13 juni 2018

Statsminister

Juha Sipilä

Kommunikationsminister Anne Berner

1.

Lag

om ändring av lagen om fordonsbesiktningsverksamhet

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i lagen om fordonsbesiktningsverksamhet (957/2013) 3 § 1 mom. 2 punkten samt 12, 21 och 26 §,
ändras 5–8 §, 9 § 3 mom. 2 punkten, 13 och 14 §, rubriken för 3 kap., rubriken för 15 § samt 15 § 1 mom. och 3 mom. 3 punkten, 16 §, 17 § 2 mom., 19 § 2 mom., 21 a §, rubriken för 4 kap., 22 §, 23 § 1 mom., 27 och 28 §, 29 § 1 mom., 38 § 3 mom., 41 § 1 mom. samt 43–45, 48, 50 och 52 §,
av dem 7 och 13 § sådana de lyder delvis ändrade i lagarna 474/2017 och 303/2018, 14 § sådan den lyder delvis ändrad i lag 474/2017, 21 a § sådan den lyder i lag 1387/2015, 45 § sådan den lyder delvis ändrad i lag 303/2018 och 48 § sådan den lyder i lag 303/2018, samt fogas till lagen nya 14 a, 42 a, 43 a och 43 b § som följer:

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.

Besiktningskoncession

3 §

Definitioner

I denna lag avses med

2) person som svarar för besiktningsverksamheten den som säkerställer att besiktningsarna utförs korrekt på besiktningsstället,

5 §

Delar av en besiktning som får utföras utan besiktningskoncession

Genom förordning av statsrådet får det bestämmas att kontroll av avgasutsläpp, bromssystem, dragkopplingar och hastighetsbegränsare, samt andra smärre delar av besiktningsuppgifterna får utföras även av någon annan än den som har beviljats besiktningskoncession (*kontrollställe*). Ett kontrollställe ska ha behövliga lokaler, tillräckliga kontrol-

2 kap.

Besiktningskoncession

3 §

Definitioner

I denna lag avses med

(upphävs)

5 §

Delar av en besiktning som får utföras utan besiktningskoncession

Genom förordning av statsrådet får det föreskrivas att kontroll av avgasutsläpp, bromssystem, dragkopplingar och hastighetsbegränsare samt andra smärre delar av besiktningsuppgifterna får utföras även av någon annan än den som har beviljats besiktningskoncession (*kontrollställe*). Ett kontrollställe ska ha behövliga lokaler, tillräckliga kontrol-

lanordningar samt kompetent och sakkunnig personal.

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

- 1) kontrollstället inte har tillgång till behövliga lokaler,
- 2) kontrollstället inte har tillgång till tillräckliga kontrollanordningar,
- 3) underhållet av kontrollanordningarna eller kontrollen av mätningarnas exakthet har försummats, eller
- 4) kontrollerna inte har utförts på behörigt sätt.

Trafiksäkerhetsverket kan bestämma att de kontroller som utförs vid ett kontrollställe inte godkänns, om de brister eller försummelser som avses i 2 mom. fortfarande förekommer trots en *skriftlig* varning.

Närmare bestämmelser om de krav som ska ställas på kontrollställena och om tillsynen över verksamheten utfärdas genom förordning av statsrådet. Genom förordning av statsrådet bestäms också om de intyg som utfärdas över utförda uppgifter och om intygens giltighet. Bestämmelser om tjänsteansvar finns i 52 §.

6 §

Besiktningskoncession

Besiktningskoncession beviljas på ansökan för utförande av besiktningar enligt besiktningsslag för ett eller flera koncessionsslag som följer:

- 1) periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar av lätta fordon,
- 2) periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar av tunga fordon,

lanordningar samt kompetent och sakkunnig personal.

Transport- och kommunikationsverket utövar tillsyn över kontrollställena och kan meddela dem en anmärkning eller varning, om

- 1) kontrollstället inte har tillgång till behövliga lokaler,
- 2) kontrollstället inte har tillgång till tillräckliga kontrollanordningar,
- 3) underhållet av kontrollanordningarna eller kontrollen av mätningarnas exakthet har försummats, eller
- 4) kontrollerna inte har utförts på behörigt sätt.

Transport- och kommunikationsverket kan bestämma att de kontroller som utförs vid ett kontrollställe inte godkänns, om de brister eller försummelser som avses i 2 mom. fortfarande förekommer trots en varning.

Närmare bestämmelser om de krav som ska ställas på kontrollställena och om tillsynen över verksamheten utfärdas genom förordning av statsrådet. Genom förordning av statsrådet *utfärdas det också* bestämmelser om de intyg som ska utfärdas över utförda uppgifter och om intygens giltighet. Bestämmelser om *straffrättsligt* tjänsteansvar finns i 52 §.

6 §

Besiktningskoncession

Besiktningskoncession beviljas på ansökan, och den berättigar till utförande av periodiska besiktningar, kontrollbesiktningar, registreringsbesiktningar, ändringsbesiktningar och kopplingsbesiktningar av lätta och tunga fordon.

3) periodiska besiktningar och kontroll-, registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktningar av lätta fordon,

4) periodiska besiktningar och kontroll-, registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktningar av tunga fordon.

7 §

Förutsättningar för beviljande av besiktningsskoncession

För att besiktningsskoncession ska kunna beviljas krävs att

1) sökanden har rätt att idka näring i Finland,

2) sökanden inte är försatt i konkurs och, om sökanden är en fysisk person, att han eller hon är myndig och att hans eller hennes handlingsbehörighet inte har begränsats,

3) sökanden är tillförlitlig,

4) sökandens verksamhet är ordnad så att annan verksamhet i anslutning till fordon än besiktningsskoncession som sökanden bedriver inte inverkar på slutresultatet av besiktningen,

5) sökanden förmår säkerställa en tillräckligt hög kvalitet på verksamheten och sökanden har ett tillräckligt omfattande kvalitetsledningssystem för sina besiktningssällen vilket har certifierats av ett ackrediterat certifieringsorgan enligt standarden SFS-EN ISO 9001:2008, som gäller krav på kvalitetsledningssystem eller en nyare ifrågavarande standard; i kvalitetsledningssystemet ska beaktas de föreskrivna och bestämda kraven på besiktningsskoncessionen,

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

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

8) sökanden har tillräckliga lokaler där besiktningarna utförs,

7 §

Förutsättningar för beviljande av besiktningsskoncession

För att besiktningsskoncession ska kunna beviljas krävs det att

1) sökanden har rätt att idka näring i Finland,

2) sökanden inte är försatt i konkurs och, om sökanden är en fysisk person, att han eller hon är myndig och att hans eller hennes handlingsbehörighet inte har begränsats,

3) sökanden är tillförlitlig,

4) sökandens verksamhet är ordnad så att annan verksamhet som sökanden bedriver i anslutning till fordon än besiktningsskoncession inte inverkar på slutresultatet av besiktningen,

5) sökanden förmår säkerställa en tillräckligt hög kvalitet på verksamheten och sökanden har ett tillräckligt omfattande kvalitetsledningssystem *som har certifierats av ett ackrediterat certifieringsorgan och uppfyller de krav som anges i standarden SFS-EN ISO 9001:2008, som gäller krav på kvalitetsledningssystem, eller en nyare version av den standarden, och i vilket de krav som föreskrivits och bestämts för besiktningsskoncessionen beaktas, eller har ett ackrediterat kvalitetssystem som uppfyller de krav som anges i standarden SFS-EN ISO/IEC 17020:2012 eller i en nyare version av den standarden,*

6) sökanden har ändamålsenliga förbindelser till trafik- och transportregistret.

9) sökanden har besiktninganordningar och utrustning med vilka besiktningar kan utföras på behörigt sätt i enlighet med bestämmelserna i 12 § 2 mom.,

10) sökanden har ändamålsenliga förbindelser till trafik- och transportregistret,

11) sökanden förmår sörja för ett behörigt dataskydd,

12) sökanden har en ansvarsförsäkring där försäkringsbeloppet med beaktande av besiktningens verksamhetens art och omfattning bedöms räcka till för att ersätta skador som besiktningens verksamheten eventuellt orsakar fordon och som till övriga villkor motsvarar normal försäkringspraxis i branschen.

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

Besiktningsskoncession beviljas inte om det av ansökan eller omständigheterna i övrigt framgår att arrangemang som hänför sig till ansökan har vidtagits för att kringgå bestämmelserna om förutsättningarna för besiktningsskoncession.

Besiktningsskoncession beviljas inte om det av ansökan eller omständigheterna i övrigt framgår att arrangemang som hänför sig till ansökan har vidtagits för att kringgå bestämmelserna om förutsättningarna för besiktningsskoncession.

8 §

Exceptionella förutsättningar för koncession för besiktning av tunga fordon

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

Vid bedömningen av om utbudet av besiktningstjänster är bristfälligt ska hänsyn åtminstone tas till avståndet mellan det planerade besiktningstället och ett sådant besiktningställe för tunga fordon som bedriver

8 §

Exceptionella förutsättningar för koncession för besiktning av tunga fordon

Om utbudet av tjänster för besiktning av tunga fordon är bristfälligt i regionen får Transport- och kommunikationsverket bevilja en innehavare av besiktningsskoncession dispens för besiktningar av tunga fordon, om innehavarens lokaler eller anordningar på besiktningstället till smärre delar inte uppfyller de krav för besiktning av tunga fordon som föreskrivs i denna lag eller i bestämmelser eller föreskrifter som utfärdats med stöd av den.

När Transport- och kommunikationsverket bedömer om utbudet av besiktningstjänster är bristfälligt ska verket ta hänsyn åt-

verksamhet med stöd av en koncession som avses i 6 § 2 eller 4 punkten, de resor som normalt företas i regionen när ärenden ska skötas samt antalet tunga fordon som omfattas av besiktningsskyldighet.

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

9 §

Bedömning av sökandes tillförlitlighet

En sökande eller annan person som avses i 1 mom. betraktas inte heller som tillförlitlig

2) under högst fem år på grund av tidigare verksamhet, om sökanden eller personen genom sin verksamhet av någon annan orsak än de som avses i denna paragraf har orsakat återkallande av besiktningskoncession enligt 43 § 2 och 3 mom., eller

12 §

Besiktningställets lokaler och besiktninganordningar

Som tillräckliga lokaler betraktas sådana lokaler där besiktningar kan utföras på behörigt sätt och oberoende av vädret. Besiktningställets lokaler ska vara belägna nära varandra.

Besiktningar kan utföras på behörigt sätt i enlighet med 7 § 1 mom. 9 punkten om det på besiktningstället för de besiktningar som avses i besiktningskoncessionen finns sådana anordningar och sådan utrustning som lämpar sig för kontroller av de fordon som ska besik-

minstone till tillgången till tjänster för besiktning av tunga fordon i regionen, de resor som normalt företas i regionen när ärenden ska skötas samt antalet tunga fordon som omfattas av besiktningsskyldighet.

Transport- och kommunikationsverket ska återkalla en sådan dispens som avses i denna paragraf, om den förutsättning enligt 1 mom. som gäller bristfälligt utbud av besiktningstjänster inte längre uppfylls. Verksamheten enligt den återkallade dispensen ska upphöra senast ett år efter det att bristen i utbudet av tjänster har blivit avhjälpt.

9 §

Bedömning av sökandes tillförlitlighet

En sökande eller annan person som avses i 1 mom. betraktas inte heller som tillförlitlig

2) under högst fem år på grund av tidigare verksamhet, om sökanden eller personen genom sin verksamhet av någon annan orsak än de som avses i denna paragraf har orsakat återkallande av besiktningskoncession enligt 43 a §, eller

12 §

Besiktningställets lokaler och besiktninganordningar

(upphävs)

tas.

Trafiksäkerhetsverket meddelar närmare tekniska föreskrifter om besiktningsanordningar och besiktningsutrustning, besiktningsställets lokaler samt om de maximala tillåtna avstånden mellan besiktningsställets separata lokaler. När föreskrifter om avstånd meddelas ska hänsyn tas till synpunkter på kundtjänsten samt möjligheten för den som svarar för besiktningsverksamheten att säkerställa att besiktningarna utförs korrekt.

13 §

Ansökan om besiktningskoncession

Besiktningskoncession söks skriftligt hos Trafiksäkerhetsverket. Till ansökan ska fogas

1) utdrag ur handelsregistret eller någon annan motsvarande utredning samt utredning om ägandeförhållandena, om sökandens verksamhet bedrivs i bolagsform,

2) uppgift om vilken i 6 § avsedd koncession som söks,

3) uppgift om den plats där verksamheten kommer att bedrivas,

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

4 a) en redogörelse för hur sökanden ordnar sin verksamhet så att annan verksamhet som sökanden bedriver i anknytning till fordon än besiktningsverksamhet inte inverkar på besiktningens resultat,

5) uppgift om den person som svarar för besiktningsverksamheten,

6) en redogörelse för hur sökanden ämnar

13 §

Ansökan om besiktningskoncession

Besiktningskoncession söks skriftligen hos *Transport- och kommunikationsverket*. Till ansökan ska fogas

1) utdrag ur handelsregistret eller någon annan motsvarande utredning samt utredning om ägandeförhållandena i bolaget, om sökandens verksamhet bedrivs i bolagsform,

2) en redogörelse för hur sökanden säkerställer att verksamheten är av tillräckligt hög kvalitet och en redogörelse för det system som avses i 7 § 1 mom. 5 punkten,

3) en redogörelse för hur sökanden ordnar sin verksamhet så att annan verksamhet som sökanden bedriver i anslutning till fordon än besiktningsverksamhet inte inverkar på slutresultatet av besiktningen,

4) en redogörelse för hur sökanden ämnar ordna anslutningen till trafik- och transportregistret,

5) en redogörelse för hur sökanden och de som utövar ett bestämmande inflytande över en sökande som bedriver verksamhet i bolagsform uppfyller kraven på den verksamhet som ansökan avser.

ordna anslutningen till trafik- och transportregistret och hur sökanden sörjer för att data-skyddet är ordnat på behörigt sätt,

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

8) uppgifter om ansvarsförsäkringen,

9) en uppskattning av den tidpunkt då besiktningens verksamheten inleds.

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

14 §

Beviljande av besiktningskoncession

Trafiksäkerhetsverket ska bevilja besiktningskoncession om sökanden uppfyller de krav i 7–9 och 12 § som gäller koncessionen i fråga och lämnar de redogörelser som avses i 13 §.

Besiktningskoncession beviljas efter det att Trafiksäkerhetsverket på besiktningstället har kontrollerat att besiktningställets lokaler och anordningar uppfyller kraven samt att övriga krav för beviljande av koncession är uppfyllda.

Koncession beviljas för ett bestämt besiktningställe.

(fogas)

14 §

Beviljande av besiktningskoncession

Transport- och kommunikationsverket ska bevilja besiktningskoncession om sökanden uppfyller kraven i 7 §.

14 a §

Anmälan om inledande av besiktningens verksamhet

Innehavaren av besiktningskoncession ska innan besiktningens verksamhet inleds på ett besiktningställe göra en anmälan till Transport- och kommunikationsverket om

- 1) den tidpunkt då verksamheten inleds,
- 2) besiktningställets läge,
- 3) de lokaler och anordningar som används i besiktningens verksamheten,
- 4) de besiktningstjänster som erbjuds på

besiktningstillståndet,

5) besiktningstillståndets kontaktperson.

Anmälan ska göras senast 14 dygn innan verksamheten inleds. Om innehavaren av besiktningstillståndet bedriver besiktningstillståndet på flera besiktningstillstånd, ska anmälan göras separat för varje besiktningstillstånd. Innehavaren av besiktningstillståndet ska utan dröjsmål meddela Transport- och kommunikationsverket om förändringar i de uppgifter som avses i 1 mom.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om lämnande av den anmälan som avses i 1 mom. och om dess innehåll.

3 kap

Krav på personer som svarar för besiktningstillståndet och på besiktare

15 §

Tillförlitlighet i fråga om den person som svarar för besiktningstillståndet samt besiktarna

Den person som svarar för besiktningstillståndet samt besiktarna ska vara tillförlitliga.

En person som avses i 1 mom. anses inte heller vara tillförlitlig

3) under högst fem år, om han eller hon genom sin verksamhet av någon annan orsak än de som avses i denna paragraf har orsakat återkallande av besiktningstillståndet enligt 43 § 3 mom., eller

16 §

Beslut om tillförlitlighet i fråga om den person som svarar för besiktningstillståndet samt besiktarna

Trafiksäkerhetsverket kan på begäran av en person som svarar för besiktningstillståndet eller en besiktare eller annars vid behov särskilt besluta om huruvida en besiktare eller en person som svarar för besiktningstillståndet

3 kap

Krav på besiktare

15 §

Besiktarnas tillförlitlighet

En besiktare ska vara tillförlitlig.

En person som avses i 1 mom. anses inte heller vara tillförlitlig

3) under högst fem år, om han eller hon genom sin verksamhet av någon annan orsak än de som avses i denna paragraf har orsakat återkallande av besiktningstillståndet enligt 43 a § 1 mom. 3 punkten, eller

16 §

Beslut om besiktarnas tillförlitlighet

Transport- och kommunikationsverket kan på begäran av en besiktare eller annars vid behov särskilt besluta om en besiktare ska anses vara tillförlitlig. Den som dömts till eller förelagts bötesstraff anses olämplig att utföra

verksamheten ska anses vara tillförlitlig. Den som dömts till eller förelagts bötesstraff anses olämplig att utföra besiktningssuppgifter för högst sex månader.

Bestämmelser om tjänsteansvar för *den som svarar för besiktningens verksamheten och* för besiktare finns i 52 §.

17 §

Krav på besiktares yrkesskicklighet

Av besiktare krävs dessutom för branschen lämplig verkstadserfarenhet eller motsvarande erfarenhet av fordon samt praktisk erfarenhet av besiktningssuppgifter i anslutning till vidareutbildningen.

19 §

Vidareutbildning för besiktare

Inträdeskravet till utbildningsperioden för lätta fordon i den utbildning i periodisk besiktning som avses i 1 mom. är verkstadserfarenhet eller motsvarande erfarenhet av fordonsbranschen. Utöver grund- och yrkesstudier i fordonsmekanik vid en yrkeshögskola krävs sex månader sådan erfarenhet, utöver andra lämpliga grund- och yrkesstudier i maskinteknik vid en yrkeshögskola tolv månader samt utöver specialyrkesexamen eller yrkesexamen tre år.

21 a §

Erkännande av yrkeskvalifikationer som har förvärvats utomlands

Det krav på utbildning som avses i 17–19 och 21 § uppfylls även av en sökande som har fått ett beslut enligt lagen om erkännande av yrkeskvalifikationer (1384/2015) om den behörighet som bevis på formella kvalifikationer som har utfärdats i en annan medlemsstat i Europeiska unionen eller i en stat som hör till Europeiska ekonomiska samarbets-

besiktningssuppgifter för högst sex månader.

Bestämmelser om besiktares *straffrättsliga* tjänsteansvar finns i 52 §.

17 §

Krav på besiktares yrkesskicklighet

Av besiktare krävs dessutom för branschen lämplig verkstadserfarenhet eller motsvarande erfarenhet av *eller kompetens för* fordon samt praktisk erfarenhet av besiktningssuppgifter i anslutning till vidareutbildningen.

19 §

Vidareutbildning för besiktare

Inträdeskravet till utbildningsperioden för lätta fordon i den utbildning i periodisk besiktning som avses i 1 mom. *är sex månaders verkstadserfarenhet eller motsvarande erfarenhet av eller kompetens för fordonsbranschen.*

21 a §

Erkännande av yrkeskvalifikationer som har förvärvats utomlands

Det krav på utbildning som avses i 17–19 § uppfylls även av en sökande som har fått ett beslut enligt lagen om erkännande av yrkeskvalifikationer (1384/2015) om den behörighet som sådana bevis på formella kvalifikationer som har utfärdats i en annan medlemsstat i Europeiska unionen eller i en stat som hör till Europeiska ekonomiska samarbets-

området medför. Beslutet fattas av Trafiksäkerhetsverket. En utbildningsanordnare som har beviljats vidareutbildningstillstånd enligt 32 § i denna lag och Trafiksäkerhetsverket kan för en sökande ordna sådana lämplighetsprov som avses i 7 § i lagen om erkännande av yrkeskvalifikationer.

4 kap

Allmänna krav på besiktningar

22 §

Inledande av verksamhet enligt besiktningsskoncessionen

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

23 §

Opartiskhet i besiktningsskoncession

Innehavaren av besiktningsskoncession är skyldig att i enlighet med bestämmelserna samt sin besiktningsskoncession ta emot och utföra besiktningen av varje kunds fordon, om kunden önskar det. Besiktningar av fordon ska utföras oberoende av fordonets märke, modell, tidpunkten för ibruktage och andra motsvarande omständigheter. Skyldigheten att ta emot och utföra besikt-

området medför. Beslutet fattas av *Transport- och kommunikationsverket*. En utbildningsanordnare som har beviljats vidareutbildningstillstånd enligt 32 § i denna lag och *Transport- och kommunikationsverket* kan för en sökande ordna sådana lämplighetsprov som avses i 7 § i lagen om erkännande av yrkeskvalifikationer.

4 kap

Allmänna krav på besiktningsskoncession

22 §

Krav på besiktningsskoncessionens verksamhet, lokaler och besiktningsskoncessioner

Besiktningsskoncessionens verksamhet ska ordnas så att besiktningarna kan utföras på behörigt sätt och så att det kan säkerställas att besiktningarna är av tillräckligt hög kvalitet.

Som tillräckliga lokaler betraktas sådana lokaler där besiktningar kan utföras på behörigt sätt och oberoende av vädret. Besiktningar kan utföras på behörigt sätt, om det på besiktningsskoncessionen finns sådana anordningar och sådan utrustning som lämpar sig för besiktning av de fordon som ska besiktas på besiktningsskoncessionen.

Transport- och kommunikationsverket meddelar närmare tekniska föreskrifter om sådana besiktningsskoncessioner, sådan besiktningsskoncessionsutrustning och sådana lokaler för besiktningsskoncessionen som lämpar sig för besiktningsskoncessionen i fråga.

23 §

Opartiskhet i besiktningsskoncession

Innehavaren av besiktningsskoncession ska utföra sådana besiktningsskoncessioner som innehavaren i den i 14 a § avsedda anmälan har meddelat att den erbjuder. Tjänsterna ska erbjudas alla som vill använda sig av dem.

ningen gäller dock inte ett lätt fordon som på grund av att dess mått avviker från de normala inte kan besiktas i koncessionshavarens lokaler.

27 §

Bevarande och utlämnande av besiktningshandlingar

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

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

28 §

Upphörande med besiktningens verksamhet

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

29 §

Anordnare av vidareutbildning

Den som ger personer som svarar för besiktningens verksamhet och besiktare vidareutbildning ska ha av Trafiksäkerhetsverket

27 §

Bevarande och utlämnande av besiktningshandlingar

Innehavaren av besiktningstillståndet ska sända intyg och andra handlingar som gäller registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktningar till Transport- och kommunikationsverket för bevarande, så snart som möjligt efter avslutad besiktning. Transport- och kommunikationsverket får trots sekretessbestämmelserna med hjälp av teknisk anslutning lämna ut sådana intyg och handlingar samt andra handlingar som behövs för besiktningens verksamhet till besiktningstillstånden för besiktningens verksamhet.

Innehavaren av besiktningstillståndet ska bevara andra än i 1 mom. avsedda intyg och handlingar som gäller besiktning. Handlingar och kontrollintyg som gäller periodisk besiktning bevaras minst två år och övriga handlingar minst femton år.

28 §

Upphörande med besiktningens verksamhet

Om besiktningens verksamhet avbryts eller upphör ska innehavaren av besiktningstillståndet på Transport- och kommunikationsverkets begäran sända verket de handlingar och blanketter som direkt ansluter sig till utförande av besiktning. På dessa handlingar tillämpas i övrigt vad som i 27 § föreskrivs om bevarande och utlämnande av besiktningshandlingar

29 §

Anordnare av vidareutbildning

Den som ger besiktare vidareutbildning ska ha av Transport- och kommunikationsverket beviljat tillstånd att ge vidareutbildning.

beviljat tillstånd att ge vidareutbildning. Trafiksäkerhetsverket beviljar också tillstånd att ordna enskild fortbildning. På den som ordnar en sådan fortbildning tillämpas det som i denna lag och med stöd av den föreskrivs om den som söker vidareutbildningstillstånd och om beviljande av vidareutbildningstillstånd.

38 §

Lämnande av uppgifter till tillsynsmyndigheten

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

41 §

Kontroll av besiktade fordon

För att övervaka hur ett besiktningstillstånd utför sina besiktningstillstånd får Trafiksäkerhetsverket genast efter besiktningen utföra en kontroll av fordonet som motsvarar en besiktning eller en del av den. För att utföra kontrollen får en tjänsteman vid Trafiksäkerhetsverket stoppa fordonet innan det lämnar besiktningstillståndet. Kontrollen ska utföras så att föraren av det fordon som kontrolleras på nytt orsakas så liten olägenhet som möjligt.

(fogas)

Transport- och kommunikationsverket beviljar också tillstånd att ordna enskild fortbildning. På anordnare av sådan fortbildning tillämpas det som i denna lag föreskrivs om den som söker vidareutbildningstillstånd och om beviljande av sådant tillstånd.

38 §

Lämnande av uppgifter till tillsynsmyndigheten

Innehavare av besiktningstillstånd och vidareutbildningstillstånd ska utan dröjsmål underrätta *Transport- och kommunikationsverket* om personskiften i fråga om dem som är ansvariga för verksamheten och *dem som avses i 9 §* samt andra betydande förändringar i verksamheten. Innehavare av besiktningstillstånd ska dessutom underrätta *verket* om förändringar i sina ägandeförhållanden.

41 §

Kontroll av besiktade fordon

För att övervaka hur ett besiktningstillstånd utför sina besiktningstillstånd får *Transport- och kommunikationsverket* genast efter besiktningen utföra en kontroll av fordonet som motsvarar en besiktning eller en del av den. För att utföra kontrollen får en tjänsteman vid *Transport- och kommunikationsverket* stoppa fordonet innan det lämnar besiktningstillståndet. *Transport- och kommunikationsverket kan som hjälp vid kontrollen anlita en privat tjänsteproducent som uppfyller kraven i 40 § 2 mom.* Kontrollen ska utföras så att föraren av det fordon som kontrolleras på nytt orsakas så liten olägenhet som möjligt.

42 a §

Användning av testbil vid tillsynen över besiktningstillstånd

Transport- och kommunikationsverket får vid tillsynen över besiktningens verksamheten använda en testbil som på förhand har försetts med vissa fel. Transport- och kommunikationsverket får föra testbilen till besiktningstillägena för besiktning och bedöma kvaliteten på besiktningstillägenas besiktningens verksamhet utifrån de besiktningar som gjorts av testbilen.

För testbilsverksamheten får Transport- och kommunikationsverket i trafik- och transportregistret göra ändringar i testbilens registeruppgifter.

43 §

Återkallande av besiktningens koncession samt anmärkning och varning

Trafiksäkerhetsverket ska återkalla en besiktningens koncession, om

- 1) verksamheten på besiktningstilläget har upphört helt och hållet, eller
- 2) innehavaren av besiktningens koncession har försatts i konkurs.

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

- 1) regelbunden besiktningens verksamhet inte bedrivs på besiktningstilläget eller verksamheten inte bedrivs i enlighet med vad som anmälts till besiktningens serviceregistret,
- 2) innehavaren av besiktningens koncession inte längre uppfyller förutsättningarna för beviljande av besiktningens koncession, eller
- 3) den personal som utför besiktningar på besiktningstilläget inte uppfyller de föreskrivna kraven på yrkesskicklighet eller tillförlitlighet.

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

43 §

Varning till innehavare av besiktningens koncession

Transport- och kommunikationsverket ska meddela innehavaren av besiktningens koncession en varning, om innehavaren inte längre uppfyller förutsättningarna för beviljande av besiktningens koncession.

Transport- och kommunikationsverket kan meddela innehavaren av besiktningens koncession en varning, om det finns grundad anledning att misstänka att innehavaren inte kan säkerställa en tillräckligt hög kvalitet på besiktningens verksamheten eller har låtit bli att iaktta andra bestämmelser och föreskrifter som gäller besiktningens verksamheten eller villkoren i besiktningens koncessionen.

Om grunden för meddelande av varning är sådan att den kan rättas till, ska Transport- och kommunikationsverket innan varning meddelas ge koncessionshavaren möjlighet att inom en rimlig tid avhjälpa bristen eller försummelsen.

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

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

3) det vid besiktningen i onödan har krävts att fel och brister hos fordonen ska avhjälpas,

4) antalet fel eller brister som upptäckts vid besiktningarna eller den relativa andelen fordon som underkänts första gången vid en besiktning, utan grund betydligt avviker mellan enskilda besiktare på besiktningstillfället eller från den allmänna nivån i landet eller från det faktiska skicket hos de fordon som visats upp för besiktning på besiktningstillfället,

5) tillsynen över besiktningen av fordon har försummats vid besiktningen eller en uppgift som enligt vad som föreskrivs särskilt ska utföras i samband med besiktningen annars har försummats, eller

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

Trafiksäkerhetsverket ska dock meddela innehavaren av besiktningstillstånd en anmärkning och vid behov en skriftlig varning i stället för att återkalla besiktningstillståndet, om det är oskäligt att återkalla tillståndet. Om grunden för återkallande av besiktningstillståndet eller meddelande av varning eller anmärkning är sådan att den kan rättas till, ska Trafiksäkerhetsverket innan tillståndet återkallas eller varning eller anmärkning meddelas ge tillståndshavaren möjlighet att inom en rimlig tid avhjälpa bristen eller försummelsen. Tillståndet kan återkallas, om missförhållandet inte har avhjälpits inom utsatt tid.

(fogas)

43 a §

Återkallande av besiktningstillstånd

Transport- och kommunikationsverket kan

återkalla en besiktningsskoncession, om

1) innehavaren av besiktningsskoncession trots en varning

a) inte längre uppfyller förutsättningarna för beviljande av besiktningsskoncession,

b) inte kan säkerställa en tillräckligt hög kvalitet på besiktningssverksamheten, eller

c) har låtit bli att iaktta andra bestämmelser och föreskrifter som gäller besiktningssverksamheten än de som avser underpunkterna a och b, eller villkoren i besiktningsskoncessionen, eller

2) det är uppenbart att de brister som upptäckts i besiktningssätlets verksamhet inte har avhjälpits inom den tid som anges i 43 b §.

Ett återkallande som grundar sig på 1 mom. 1 punkten underpunkterna b och c meddelas för en viss tid som avvägs enligt hur allvarliga bristerna, överträdelserna eller försummelseerna i verksamheten är.

En besiktningsskoncession kan återkallas helt och hållet, om en i 1 mom. avsedd brist, överträdelse eller försummelse är allvarlig eller väsentlig och en lindrigare påföljd inte kan anses vara tillräcklig eller om de missförhållanden som avses i 1 mom. 1 punkten underpunkterna b och c inte har avhjälpits inom den tid som anges i 2 mom.

(fogas)

43 b §

Förbud för ett besiktningssätt att utföra besiktningar

Transport- och kommunikationsverket kan i stället för att återkalla en besiktningsskoncession förbjuda besiktningar på ett besiktningssätt i högst sex månader, om det på besiktningssätlet trots en anmärkning eller varning till innehavaren av besiktningsskoncession

1) har godkänts eller underkänts fordon vars samtliga uppenbara fel eller brister inte har beaktats,

2) har underlåtit att iaktta andra bestämmelser och föreskrifter som gäller besiktningssverksamheten än de som avser 1 punkten.

Dessutom kan Transport- och kommunikationsverket helt och hållet förbjuda besiktningar på ett besiktningssätt, om det är up-

penbart att en tillräckligt hög kvalitet på besiktningens verksamheten inte kan säkerställas på besiktningstillfället.

44 §

Förbud att utföra besiktning samt anmärkning och varning till besiktare

Trafiksäkerhetsverket kan för högst sex månader förbjuda en besiktare att utföra besiktningar, om han eller hon vid besiktning har

1) godkänt sådana fordon för användning i trafik som uppenbart inte uppfyller gällande bestämmelser och föreskrifter,

2) underkänt fordon vilkas samtliga uppenbara fel eller brister inte har beaktats,

3) i onödan har krävt att fel och brister hos ett fordon ska avhjälpas,

4) försummat tillsynen över besiktningen av fordon eller annars försummat en uppgift som enligt vad som föreskrivs särskilt ska utföras i samband med besiktningen, eller

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

Trafiksäkerhetsverket ska dock meddela besiktaren en anmärkning och vid behov en skriftlig varning i stället för ett förbud att utföra besiktningar, om ett förbud är oskäligt och de överträdelse eller försummelse som konstaterats är ringa.

45 §

Temporära åtgärder på grund av brister i besiktningens verksamheten

Om det är uppenbart att det förekommer väsentliga brister eller missbruk i besiktningens verksamheten hos en innehavare av besiktningstillstånd eller en besiktare, kan Trafiksäkerhetsverket temporärt förbjuda in-

44 §

Förbud att utföra besiktning samt varning till besiktare

Transport- och kommunikationsverket kan ge besiktaren en varning, om han eller hon vid besiktning har

1) godkänt ett fordon med farliga fel eller brister för användning i trafik,

2) godkänt eller underkänt fordon vilkas samtliga uppenbara fel eller brister inte har beaktats, eller

3) underlåtit att iaktta andra bestämmelser och föreskrifter som gäller besiktningens verksamheten än de som avser 1 eller 2 punkten.

Transport- och kommunikationsverket kan för högst sex månader förbjuda en besiktare att utföra besiktningar, om han eller hon trots en varning förfar på ett sätt som avses i 1 mom.

45 §

Temporära åtgärder på grund av brister i besiktningens verksamheten

Om det är uppenbart att det förekommer väsentliga brister eller missbruk i besiktningens verksamheten hos en innehavare av besiktningstillstånd eller en besiktare, kan Transport- och kommunikationsverket tem-

nehavaren av besiktningskoncession att bedriva besiktningsverksamhet och besiktaren att utföra besiktningar samt vid behov hindra innehavaren av besiktningskoncession eller besiktaren att använda uppgifterna i trafik- och transportregistret och att registrera uppgifter i datatjänsten. Ett temporärt förbud samt förhindrande av användning och registrering gäller tills ärendet om återkallande av besiktningskoncessionen eller förbudet för besiktaren att utföra besiktningar har avgjorts slutligt med stöd av 43 eller 44 §. Ärendet ska avgöras utan onödigt dröjsmål.

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

48 §

Personregisteruppgifter

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

50 §

Tvångsmedel

Trafiksäkerhetsverket kan förena skyldigheten att sända sådana handlingar och blanketter som avses i 28 §, skyldigheten enligt 38 § att lämna uppgifter och iakttagandet av de förbud och begränsningar som avses i 45 § med vite. Bestämmelser om vite finns i övrigt i viteslagen (1113/1990).

porärt förbjuda innehavaren av besiktningskoncession att bedriva besiktningsverksamhet och besiktaren att utföra besiktningar samt vid behov hindra innehavaren av besiktningskoncession eller besiktaren att använda uppgifterna i trafik- och transportregistret och att registrera uppgifter i datatjänsten. Ett temporärt förbud samt förhindrande av användning och registrering gäller tills ärendet om återkallande av besiktningskoncessionen eller förbudet för besiktaren att utföra besiktningar har avgjorts slutligt med stöd av 43 a eller 44 §. Ärendet ska avgöras utan onödigt dröjsmål.

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

48 §

Personregisteruppgifter

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

50 §

Vite

Transport- och kommunikationsverket får förena ett åläggande eller förbud som verket har meddelat med stöd av denna lag med vite. Bestämmelser om vite finns i viteslagen (1113/1990).

RP 86/2018 rd

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

52 §

Tjänsteansvar

Bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar tillämpas på en person som svarar för besiktningsverksamheten och en besiktare i uppgifter i anslutning till besiktningen, på en person som svarar för vidareutbildningsverksamheten för besiktare och en person som ger vidareutbildning i uppgifter i anslutning till vidareutbildningen samt på en person som utför kontroller enligt 5 § och inspektioner enligt 40 § i uppgifterna i fråga.

Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen (412/1974).

52 §

Tjänsteansvar

Bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar tillämpas på en besiktare i uppgifter i anslutning till besiktningen, på en person som svarar för vidareutbildningsverksamheten för besiktare och en person som ger vidareutbildning i uppgifter i anslutning till vidareutbildningen samt på en person som utför kontroller eller inspektioner enligt 5, 40 och 41 § i uppgifterna i fråga.

Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen (412/1974).

Denna lag träder i kraft den xx xxxx 20 .

En besiktningskoncession som gäller vid ikraftträdandet av denna lag gäller till och med den 31 december 2019, och besiktningsverksamhet med stöd av en sådan koncession bedrivs i enlighet med de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet av denna lag.

2.

Lag

om ändring av 25 § i fordonslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i fordonslagen (1090/2002) 25 § 2 mom., sådant det lyder i lag 321/2017, som följer:

Gällande lydelse

25 §

Fordons konstruktion, manöverorgan och utrustning

Om priset på resan grundar sig på resans längd eller varaktighet, ska ett fordon som används i tillståndspliktig persontrafik ha en taxameter eller ett annat sådant instrument eller system för beräkning av priset med vilket en sådan tillförlitlighet och skyddsnivå i fråga om mätresultaten uppnås som motsvarar tillförlitligheten och skyddsnivån hos en taxameter.

Föreslagen lydelse

25 §

Fordons konstruktion, manöverorgan och utrustning

Om priset på resan grundar sig på resans längd eller varaktighet, ska *det i* ett fordon som används i tillståndspliktig persontrafik *användas* en taxameter för beräkning av priset, *om inte resan beställs och betalas med hjälp av en teknisk anslutning med vilken tillräckligt tillförlitliga mätresultat och en tillräcklig nivå på skyddet av uppgifterna uppnås.*

Denna lag träder i kraft den xx xxxx 20 .

3.

Lag

om ändring av 34 § i lagen om mätinstrument

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om mätinstrument (707/2011) 34 § 1 mom. som följer:

Gällande lydelse

34 §

Tillsynsmyndigheter

Tillsynen över efterlevnaden av denna lag utövas av Säkerhets- och kemikalieverket och regionförvaltningsverken.

Föreslagen lydelse

34 §

Tillsynsmyndigheter

Tillsynen över efterlevnaden av denna lag utövas av Säkerhets- och kemikalieverket och regionförvaltningsverken. *I fråga om taxametrar utövas tillsynen över efterlevnaden av denna lag dock av Trafiksäkerhetsverket.*

Denna lag träder i kraft den xx xxxx 20 .

4.

Lag

om ändring av 4 § i lagen om marknadskontrollen av vissa produkter

I enlighet med riksdagens beslut
fogas till 4 § i lagen om marknadskontrollen av vissa produkter (1137/2016) ett nytt 3 mom.
som följer:

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

4 §

4 §

Tillsynsmyndigheter

Tillsynsmyndigheter

(*Fogas*)

Trafiksäkerhetsverket är marknadskontrollmyndighet enligt denna lag när det gäller taxametrar som omfattas av tillämpningsområdet för lagen om mätinstrument.

Denna lag träder i kraft den 20 .
