

Hallituksen esitys Eduskunnalle ajoneuvojen katsastus- ja yksittäishyväksyntätehtävien järjestämistä koskevaksi lainsäädännöksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

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

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

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

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

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

Lait ovat tarkoitettut tulemaan voimaan vuoden 2011 loppupuolella. Laki katsastustoiminnan valvontamaksusta tulisi kuitenkin voimaan 1 päivänä tammikuuta 2012 ja laki ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä 1 päivänä tammikuuta 2013.

YLEISPERUSTELUT

1 Nykytila

1.1 Lainsäädäntö ja käytäntö

Ajoneuvon katsastusvelvollisuus ja katsastusten sisältö

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

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

Ajoneuvon katsastuksen päätavoitteena on edistää liikenneturvallisuutta ja vähentää ajoneuvoista aiheutuvia ympäristöhaittoja. Määräaikaiskatsastuksessa ajoneuvo yksilöidään rekisteritunnuksen ja valmistenumeron perusteella. Katsastuksessa tarkastetaan ajoneuvosta rekisteriin merkityt tiedot ja ajoneuvon kunto. Auton, kevyen nelipyörän ja nelipyörän pakokaasupäästöt tarkastetaan. Teknisessä tarkastuksessa tarkastetaan, että ajoneuvo ja sen varusteet ovat säännösten mukaisessa kunnossa, että ajoneuvo on liikenteessä turvallinen ja että ajoneuvosta ei aiheudu tarpeettomia ympäristöhaittoja. Katsastuksen yhteydessä talletetaan katsastusta koskevat tiedot ajoneuvoliikennerekisteriin. Katsastuksen yhteydessä myös valvotaan ajoneuvon kohdistuvien verojen ja maksujen maksamista.

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

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

Ajoneuvolain 85 §:n mukaan liikennettä valvovat viranomaiset poliisimies, tullimies ja rajavartiomies voivat määrätä ajoneuvon valvontakatsastukseen, jos ajoneuvon kunnossa havaitut puutteet ja erityisesti jarruissa havaitut puutteet voivat aiheuttaa sellaisen turvallisuusriskin, että ajoneuvon tiellä suoritettavaa tarkastusta perusteellisempi tarkastus on aiheellista suorittaa. Jos liikennettä valvovan viranomaisen aikaisemmin antamaa korjauskehotusta ei ole noudatettu, ajoneuvo voidaan myös määrätä valvontakatsastukseen. Vuonna 2009 valvontakatsastuksia suoritettiin 480. Useissa tapauksissa ajoneuvon määrääminen valvontakatsastukseen tapahtuu ajoneuvon teknisessä tienvartitarkastuksessa, josta säädetään ajoneuvolain 8 luvussa. Nämä tarkastukset suorittaa poliisi, tullilaitos ja rajavartiolaitos. Liikenteen turvallisuusvirasto järjestää tarkastuksen suorittajan avuksi katsastajia sopimalla katsastustoimipaikkojen kanssa heidän osallistumisestaan tarkastuksiin.

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

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

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

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

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

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

Vuonna 2009 muutoskatsastuksia suoritettiin 38 000. Muutoskatsastusten hylkäysprosentti oli 1,2.

Auto ja siihen kytkettävä perävaunu on esitettävä *kytkentäkatsastukseen* ennen yhdistelmän käyttöönottoa, jos kyseessä on erikoiskuljetukseen hyväksytty ajoneuvoyhdistelmä tai jos ajoneuvon mekaaniset kytkentälaitteet, sähköjohtojen kytkentä ja paineilmajarruilla varustetuissa ajoneuvoissa

paineilmajarrujohtojen liittimien mitoitus ja sijoitus poikkeavat yleisesti ajoneuvoissa käytetyistä kytkentälaitteista.

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

Vuonna 2009 suoritettiin 962 kytkentäkatsastusta. Ajoneuvoja ei hylätty kytkentäkatsastuksessa.

Katsastustoiminnan järjestäminen

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

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

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

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

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

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

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

Vuoden 1995 toimilupalaki oli pitkälti samansisältöinen vuoden 1993 toimilupalain kanssa. Merkittävin ero oli siinä, että uudella lailla järjestettiin myös ajoneuvojen rekisteröinnit hoidettaviksi kat-

sastus- ja rekisteröintitehtävien toimiluvan nojalla. Toimilupia voitiin edelleen myöntää kahdenlaisia, mutta lupien kattavuus määriteltiin laissa uudella tavalla. Lupa voitiin myöntää joko kaikkia ajoneuvoja koskeviin vuosikatsastuksiin tai kaikkia ajoneuvoja koskeviin rekisteröinteihin ja kaikkiin katsastuslajeihin.

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

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

Nykyisin ajoneuvojen katsastusten suorittaminen on järjestetty hoidettavaksi ajoneuvojen katsastusluvista annetun lain (1099/1998), jäljempänä nykyisin voimassa oleva katsastuslupalaki, nojalla. Laki tuli voimaan vuoden 1999 alusta. Laki rakentuu pitkälti vuoden 1995 toimilupalain pohjalte. Lain antamisen yhteydessä annettiin myös nykyisin voimassa oleva laki ajoneuvojen rekisteröintitoiminnan järjestämisestä (1100/1998). Siten säädöksissä katsastustehtävät erotettiin rekisteröintitehtävistä, mikä oli vuonna 1998 toteutetun uudistuksen keskeisin asia. Vaikka katsastustoiminta säädöksissä erotettiin rekisteröintitehtävistä, katsastustoimipaikat ovat edelleen keskeisiä rekisteröintitehtävien suorittajia, sillä katsastustoimipaikkojen osuus rekisteröintitehtävistä on 61,3 prosenttia.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Voimassa olevan katsastuslupalain mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa katsastustoimipaikalle huomautuksen tai varoituksen taikka peruuttaa katsastuslupan määräajaksi tai kokonaan, jos katsastustoimipaikalla havaitaan laissa tarkoitettuja puutteita tai laiminlyöntejä taikka luvanhaltija ei enää täytä luvan myöntämisen edellytyksiä. Liikenteen turvallisuusvirasto on vuoden 2009 aikana antanut katsastustoimipaikoille 29 huomautusta ja yhdeksän kirjallista varoitusta. Samana vuonna katsastuslupa peruutettiin määräajaksi yhdeltä toimipaikalta. Yhtään lupaa ei peruutettu kokonaan.

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

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

Ajoneuvojen yksittäishyväksyntä

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

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

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

Yksittäishyväksynnästä annettava todistus on pääsääntöisesti voimassa 3 kuukautta.

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

Yksittäishyväksynnän myöntäjä

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

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

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

Nykyisen yksittäishyväksyntälain mukaan yksittäishyväksynnän myöntäjän on oltava luotettava, riippumaton ja vakavavarainen. Näitä koskevat yksityiskohtaiset vaatimukset vastaavat lähes täysin katsastusluvanhakijalle asetettuja vaatimuksia. Yksittäishyväksyntöjä myöntävän henkilön ammattitaitovaatimusten osalta viitataan rekisteröintikatsastuksia suorittavalta henkilöltä edellytettäviin ammattitaitovaatimukseen. Yksittäishyväksynnän myöntäjälle säädettyjen edellytysten täyttymistä arvioitaessa on otettava huomioon Mittatekniikan keskuksen tai vastaavan muun laitoksen antama todistus.

Liikenteen turvallisuusviraston on valvottava yksittäishyväksyntöjen myöntämistä Suomessa. Virasto voi käyttää valvonnassa apunaan Mittatekniikan keskusta tai muuta vastaavaa laitosta. Val-

vonnan suorittamiseksi virasto voi tarkastaa yksittäishyväksynnän myöntäjän toimitilat ja saada myöntäjältä erilaisia tietoja.

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

Yksittäishyväksyntää koskevaan päätökseen saa vaatia oikaisua Liikenteen turvallisuusvirastolta.

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

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

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

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

Katsastustoiminnan maksu

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

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

1.2 Kansainvälinen kehitys sekä ulkomainen ja EU:n lainsäädäntö

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

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

Kansainvälinen kehitys

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

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

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

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

Katsastustuomipaikoilta Ruotsissa ei edellytetä koeajorataa.

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

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

Tanskassa katsastustoiminta vapautettiin kilpailulle vuoden 2005 alussa. Vapauttaminen koski kaikkia ajoneuvo- ja katsastuslajeja. Katsastustoiminnalta edellytetään kuitenkin riippumattomuutta. Yritys, joka harjoittaa ajoneuvojen korjaustoimintaa, ei voi katsastaa ajoneuvoja. Ennen vapauttamista autokatsastusta harjoitti vain Statens Bilinspektion. Vapauttamisen jälkeen katsastusyriyten

määrä kasvoi nopeasti noin 100 yritykseen ja 300 katsastustoimipaikkaan kesään 2006 mennessä. Tanskassa ei vaadita akkreditointia. Liikennehallitus (Færdsstyrelsen) myöntää katsastuslupia.

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

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

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

Katsastusasemien määrän nopean kasvun vuoksi paikallinen valvontaviranomainen (Færdselstyrelsen) on joutunut lisäämään omaa henkilöstöään neljästä tarkastajasta (vuonna 2004) 25 tarkastajaan (vuonna 2007). Tanskassa yhdellä katsastuksen valvontaa harjoittavalla henkilöllä on valvottavanaan 13 katsastustoimipaikkaa. Valvontakäynnit ovat lisääntyneet 300 käynnistä 2500 käyntiin vuodessa aikavälillä 2005–2008. Valtion tilintarkastuslaitos suositteli raportissaan kohdistamaan valvontakäynnit enenevässä määrin niin sanottuihin riskialttiisiin yrityksiin. Samoin raportissa suositeltiin juuri katsastettujen ajoneuvojen kontrollitarkastusten lisäämistä.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

EU-lainsäädäntö

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Palveludirektiivin 25 artiklan 1 kohdan mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava, että palveluntarjoajille ei aseteta vaatimuksia, jotka velvoittavat harjoittamaan yksinomaan tiettyä toimintaa tai joilla rajoitetaan erilaisten toimintamuotojen harjoittamista yhdessä tai osana yhteistyöhanketta. Rajoituksia voidaan kuitenkin asettaa seuraaville palveluntarjoajille: a) säänneltyjen ammattien harjoittajille, siltä osin kuin rajoitusten asettaminen on perusteltua kunkin ammatin erityispiirteisiin mukautettujen erilaisten ammattietiikkaan ja -toimintatapoihin liittyvien vaatimusten noudattamiseksi ja tarpeen säänneltyjen ammattien harjoittajien riippumattomuuden ja puolueettomuuden takaamiseksi; b) palveluntarjoajille, jotka tarjoavat sertifiointi- tai akkreditointipalveluja, teknisiä tarkastuspalveluja tai testaukseen tai kokeisiin liittyviä palveluja, siltä osin kuin rajoitusten asettaminen on perusteltua palveluntarjoajien riippumattomuuden ja puolueettomuuden takaamiseksi. Artiklan 2 kohdan mukaan silloin, kun 1 kohdan a ja b alakohdassa tarkoitettu palveluntarjoajien välinen monialatoiminta sallitaan, jäsenvaltioiden on varmistettava, että eturistiriidat ja tiettyjen toimintojen väliset yhteensopimattomuudet estetään, tiettyjen toimintojen edellyttämä riippumattomuus ja puolueettomuus taataan ja että ammattietiikkaan liittyvien vaatimusten yhteensopivuus taataan erityisesti ammatillisen salassapitovelvollisuuden osalta.

1.3 Nykytilan arviointia

Yleistä

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

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

Uusien asemien lisääntynyt määrä on muuttanut alan markkinadynamiikkaa jonkin verran. Entisen valtionyhtiö A-Katsastus Oy:n markkinaosuus on nykyään kuitenkin yli 50 prosenttia. K-1 Katsastajat Oy:n osuus on noin viidennes ja muiden yritysten noin neljännes markkinoista.

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

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

Palvelut ja niiden saatavuus

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

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

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

Katsastuslupan laajuus

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

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

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

Riippumattomuus

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

Katsastajien koulutusvaatimus

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

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

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

Suomen katsastusmarkkinat

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

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

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

Katsastustoimipaikan toimintamalli

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

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

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

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

Määräaikaikatsastuksen hintojen kehitys

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

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

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

Tarkasteltaessa hintakehitystä lyhyemmällä aikavälillä eli vuosina 2002–2008 McKinsey & Companyn ensimmäisen selvityksen mukaan hinnan kehitystä ei voida enää selittää kustannusten kasvamisella ja saatavuuden paranemisella. Arvioiden mukaan ajanjakson aikana tapahtuneesta 20 euron määräaikaikatsastusten hinnannoususta vain noin 13 euroa voidaan selittää esimerkiksi palkka- ja laitekustannuksilla sekä laiteinvestointien ja veron kasvulla. Jäljelle jäävä 7 euron hintojen nousu

aiheutuu muista tekijöistä. Tässä tapauksessa mitä todennäköisimmin hintoja on nostettu liiketoiminnan kannattavuuden parantamiseksi.

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

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

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

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

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

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

2 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

2.1 Tavoitteet

Esityksen tavoitteena on uudistaa katsastuslupa- ja katsastajan koulutussäännökset vastaamaan katsastustoiminnan kehitystä ja toiminnassa todettuja kehitystarpeita. Ajoneuvojen katsastustoiminta avattiin toimipaikkojen sijoittamista koskevin erityisehdoin rajoitetusti kilpailulle vuoden 1994 alusta ja ilman toimipisteiden sijoittautumisrajoitusta toimiluvanvarainen katsastustoimintaa on 1990-luvun lopulla annettujen toimilupa- ja katsastajan koulutussäännösten olennaisesti muuttomattomina harjoitettu nykypäivään asti.

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

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

Katsastustoiminnan kustannusten vähentämiseksi ja katsastusosalalle pääsemisen helpottamiseksi ehdotetaan luovuttavaksi määräaikaikatsastuksissa nykyisen katsastustoimilupalain tiukasta riippumattomuusvaatimuksesta muuhun ajoneuvoalan toimintaan. Riippumattomuuden lieventämisellä on tarkoitus mahdollistaa erityisesti harvaan asutuilla alueilla katsastustoimipaikkojen kapasiteetin käyttämistä ajoneuvojen huolto- tai korjaus- taikka muihin ajoneuvoalan töihin, joilla on synergiaa ajoneuvojen katsastukseen sisältyviin tarkastustehtäviin. Vastaavasti kaupallisilla autokorjaamoilla olisi katsastustoimiluvan vaatimukset täytettyään mahdollisuus tarjota myös katsastuspalveluja. Tavoitteena on antaa autoilijoille mahdollisuus valita auton huoltaminen ja katsastaminen hoidettaviksi niin sanotulla yhden luukun periaatteella säästäen autoilijoiden asiointiaikaa ja asiointimatkoja, jos autoilija niin haluaa. Autoilijalla olisi kuitenkin aina jatkossa oikeus valita autonsa pelkkä katsastus ilman siihen liittyviä korjaus- tai huoltopalveluja.

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

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

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

2.2 Toteuttamisvaihtoehdot

Katsastusalan riippumattomuuden säilyttäminen muusta autoalasta

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

timus antaa katsastuspalveluja käyttäville myös varmuuden katsastuksen suorittamisesta puolueettomasti.

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

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

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

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

Kevyiden ja raskaiden ajoneuvojen katsastuslupan säilyttäminen yhdessä

Keveyen ja raskaan kaluston katsastuslupan yhdistäminen on varmistanut raskaan kaluston katsastustoimipaikkaverkon ylläpitämisen kevyen kaluston katsastustoimipaikkaverkon laajuksena koko maassa.

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

Vaikka nykyiset katsastuslupasäännökset mahdollistavat raskaan kaluston katsastustoiminnan erottamisen alueellisesti enintään kymmenen kilometrin ja ajallisesti enintään 15 minuutin matka-ajan

päähän kevyen katsastustoimipaikan tiloista, velvoite vaikeuttaa kevyen kaluston katsastuspalvelujen tarjoamista kevyen kaluston kysynnän mukaan ja heikentää siten katsastustoiminnan kilpailutilannetta. Ratkaisuvaihtoehto sallia nykyistä kauempana kevyen kaluston toimipaikasta tarjota raskaan kaluston katsastuspalveluja ei poistaisi ongelmaa raskaan ja kevyen kaluston katsastuspalvelujen sijoittamisesta kummankin ajoneuvoluokan katsastuskysynnän mukaan kustannustehokkaasti eikä helpottaisi uusien katsastustoimijoiden alalle tuloa.

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

2.3 Keskeiset ehdotukset

Muutosehdotukset riippumattomuusvaatimuksiin katsastus- ja yksittäishyväksyntätoiminnassa

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

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

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

Ajoneuvojen vahinkotarkastustoiminnan tai luvanvaraista liikenteen harjoittamista ei enää pidettäisi esteenä katsastusluvan saamiseen tai yksittäishyväksynnän myöntäjänä toimimiseen.

Muutosehdotukset katsastuslupien laajuuteen

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

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

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

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

Katsastusluvan hakijan vakavaraisuusvaatimuksen poistaminen

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

Koeajoratavaatimuksen poistaminen

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

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

Ehdotukset katsastuksen ja yksittäishyväksyntöjen valvonnan tehostamiseksi

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

Katsastuspalvelurekisteri

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

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

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

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

Muutokset katsastajien koulutusvaatimuksiin

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

Määräaikais- ja valvontakatsastuksia suorittavan toimiluvan katsastustoiminnasta vastaavalta henkilöltä peruskoulutuksena vaadittaisiin vähintään katsastustoimintaan soveltuvaa, ammatillisessa ai-

kuiskoulutuksesta annetussa laissa tarkoitettua ammattitutkintoa. Muihin katsastuksiin oikeuttavan toimiluvan osalta katsastustoiminnasta vastaavan henkilön peruskoulutuksena tulisi olla vähintään ammattikorkeakoululaissa tarkoitettu autoinsinöörin ammattitutkinto tai muu soveltuva ammattikorkeakoulututkinto taikka katsastustoimintaan soveltuva ammatillisesta aikuiskoulutuksesta annetussa laissa tarkoitettu erikoisammattitutkinto.

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

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

Katsastustoiminnan valvontamaksu

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

3 Esityksen vaikutukset

3.1 Taloudelliset vaikutukset

Vaikutukset kotitalouksien asemaan

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

Katsastusluvista ehdotetun lain mukaan määräaikaikatsastuksia suorittava katsastustoimipaikka voisi harjoittaa ajoneuvojen huoltoa ja korjausta. Yritysten uusien palvelujen kehittyessä kansalainen voisi jatkossa huoltaa, korjata ja katsastaa ajoneuvonsa samassa toimipaikassa yhdellä käynnillä. Tämä vähentäisi näihin toimenpiteisiin kuluva aikaa ja vaivaa. Koska katsastuspalvelujen tarjontaa erityisesti kevyiden ajoneuvojen määräaikaikatsastuksiin olisi todennäköisesti nykyistä enemmän, lähin katsastustoimipaikka olisi myös nykyistä lähempänä asiakasta. Kilpailun lisääntymisen oletetaan myös hillitsevän ja mahdollisesti alentavan katsastuspalveluista perittäviä maksuja.

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

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

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

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

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

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

Vaikutukset yrityksiin

Esitettyjen muutosten seurauksena uuden *katsastustoimipaikan* perustaminen olisi nykyistä helpompaa ja edullisempaa riippumattomuusvaatimusten helpottuessa sekä koeajoratavaatimuksesta ja kevyiden ja raskaiden ajoneuvojen sidonnaisuudesta luovuttaessa. Alalle odotetaan tulevan uusia yrityksiä, koska riippumattomuusvaatimusten lieventyessä alalle voisi nykyisten toimijoiden lisäksi tulla ajoneuvojen tai niiden osien maahantuontia, kauppaa, korjausta tai huoltoa harjoittavia yrityksiä, ajoneuvojen vahinkotarkastustoimintaa harjoittavia yrityksiä sekä luvanvaraista liikennettä harjoittavia yrityksiä.

Koska esitetyt muutokset lisäisivät katsastustoimipaikkojen määrää, kilpailu asiakkaista kiristyisi ja yhdellä katsastustoimipaikalla katsastettaisiin ainakin alkuvaiheessa keskimäärin nykyistä vähemmän ajoneuvoja. Oletettavaa on, että uudet toimijat pyrkisivät saamaan osuuden markkinoista. Nykymallin mukainen toiminta ei enää olisi yhtä kannattavaa kuin aiemmin. Kannattavuuden heikentäminen osa nykyisistä katsastusyrittäjistä saattaisi lopettaa toimintansa. Esitetyt muutokset mahdollistaisivat kuitenkin pelkästään määräaikaikatsastuksia suorittaville katsastustoimipaikoille tilojen ja laitteiden hyödyntämisen myös muuhun toimintaan toisin kuin nykyisin. Nykyisillä katsastustoimi-

paikoilla olisi mahdollisuus jatkaa toimintaa nykymallin mukaisina kaikkien ajoneuvojen määräaikais- ja valvontakatsastuksia tai kaikkia katsastuspalveluita tarjoavina toimipaikkoina tai kaventaa toimintaansa esimerkiksi vain kevyiden ajoneuvojen määräaikaikatsastuksia tarjoavaksi toimipaikaksi, joka suorittaisi myös joitakin huolto- ja korjaustoimenpiteitä. Tämä toisi yritykselle mahdollisuuden luopua kannattamattomasta toiminnastaan ja korvata se uusilla toimintamalleilla.

Koska yritys voisi tarjota sekä korjaamo- että katsastuspalveluita, katsastuslupia koskeva lakiehdotus parantaisi korjaamoiden kannattavuutta harvaan asutuilla seuduilla, jolloin tällaisilla monia toimintoja harjoittavilla yrityksillä olisi nykyistä paremmat toimintaedellytykset.

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

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

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

Laki avaisi myös muille kuin katsastusyrityksille mahdollisuuden tulla yksittäishyväksyntöjen myöntäjiksi.

Vaikutukset julkiseen talouteen

Esityksen mukaan säädettäisiin *laki katsastustoiminnan valvontamaksusta*, jonka mukaan valtiolle kannettaisiin veroluonteista katsastustoiminnan valvontamaksua. Valvontamaksun suuruus olisi vuoden 2012 alusta 2,90 euroa jokaisesta katsastustoimipaikalla suoritetusta katsastuksesta ja jälkitarkastuksesta. Katsastusten kokonaismäärän ennustetaan vuositasolla pysyvän nykyisessä noin 3,0 miljoonassa katsastuksessa. Valtiolle kertyisi valvontamaksusta noin 8 700 000 euron verotulo, jota maksettaisiin niistä toimenpiteistä, jotka Liikenteen turvallisuusvirastolle aiheutuisivat ajoneuvoturvallisuuden kehittämisestä ja valvonnasta, katsastuksen tukitoiminnoista, kehittämisestä ja valvonnasta, ajoneuvoja koskevan rekisterin pitämisestä katsastustehtäviä varten sekä ehdotetun katsastuspalvelurekisterin valmistamisesta ja ylläpitämisestä. Nykyisin Liikenteen turvallisuusvirasto perii tätä vastaavaa katsastustoiminnanmaksua katsastustoimiluvan haltijoilta nykyisin voimassa olevan katsastuslupalain 24 a §:n nojalla. Nykyisen maksun suuruus on 2,10 euroa katsastusta kohden. Nykyisin perittävä maksu tuloutetaan Liikenteen turvallisuusviraston maksullisen toiminnan tuotoiksi. Katsastustoiminnan valvontamaksusta ehdotettu laki aiheuttaisi rakenteellisen muutoksen valtion talousarvioon. Sen osaston 11 tulot kasvaisivat perittävän katsastustoiminnan valvontamaksun tuloista arviolta 8 700 000 eurolla vuodessa. Vastaavasti liikenne- ja viestintäministeriön pääluokan 31 menot kasvavat 8 700 000 euroa vuodessa.

Katsastusluvista ehdotetun lain odotetaan lisäävän katsastustoimipaikkojen ja katsastajien tutkintojen määrää. Myös katsastustoimipaikkojen valvonnan tarve kasvaisi. Lisäksi perustettaisiin uusi katsastuspalvelurekisteri. Näiden muutosten seurauksena Liikenteen turvallisuusvirasto joutuisi tehostamaan katsastuksen valvontaa, hankkimaan toimipaikkojen tarkastuksiin resursseja ulkopuolisilta toimijoilta, järjestämään nykyistä enemmän katsastajien tutkintoja sekä rakentamaan katsastuspalvelurekisterin ja ylläpitämään sitä. Ehdotetut muutokset aiheuttaisivat myös useita pienempiä

järjestelmämuutoksia muun ohessa sen vuoksi, että määräaikaikatsastusten jälkitarkastukset olisi-
vat esityksen mukaan mahdollisia kaikilla katsastustoimipaikoilla riippumatta siitä, missä katsastus
on alun perin suoritettu. Näiden muutosten ja kehitystarpeiden vuoksi katsastustoimipaikoilta perit-
tävää maksua olisi korotettava nykyisestä 2,10 eurosta 2,90 euroon katsastusta kohden.

Ehdotettujen muutosten vuoksi katsastusluvan haltijoiden toimintaan kohdistuvaa valvontaa tulisi
lisätä tarkastamalla yksittäisiä ajoneuvoja katsastuksen jälkeen. Tämän toimintatapamuutoksen voi-
daan arvioida lisäävän Liikenteen turvallisuusviraston tarkastajien matkustustarvetta ja matkakuluja
vuositasolla noin 20 000 eurolla.

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

Esitys mahdollistaisi Liikenteen turvallisuusvirastolle katsastustoimipaikkojen tarkastuspalveluiden
hankkimisen myös ulkopuoliselta asiantuntevalta taholta. Tämän mahdollisuuden arvioidaan helpot-
tavan lakiehdotuksen seurauksena todennäköisesti syntyvää katsastuksen valvonnan resurssivajetta.
Jotta katsastustoimipaikkojen tarkastukset voitaisiin hoitaa tehokkaasti ulkoistettuina ostopalveluina
ja Liikenteen turvallisuusviraston katsastustoimintaa valvovat tarkastajat voisivat keskittyä ajoneu-
vojen tarkastuksiin, valvonnan koordinointiin ja tutkintojen vastaanottoon, tulisi sopimuskumppani-
en tekemiin tarkastuksiin varata vuosittain noin 700 000 euroa.

Katsastuslupia koskevassa lakiehdotuksessa määritellään katsastuspalvelurekisteri, jota Liikenteen
turvallisuusvirasto pitäisi automaattisen tietojenkäsittelyn avulla. Katsastusluvan haltijoiden olisi
ilmoitettava katsastuspalvelurekisteriin palvelu- ja hintatietonsa. Katsastuspalvelurekisterin raken-
tamisen arvioidaan maksavan noin 80 000 euroa ja sen ylläpidon lupahallintoineen noin 10 000 eu-
roa vuodessa. Lakiehdotuksista johtuvista muista järjestelmämuutoksista odotetaan syntyvän noin
20 000 euron kertaluonteiset menot Liikenteen turvallisuusvirastolle.

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

3.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Ajoneuvojen katsastusluvista ehdotettu laki

Katsastusluvista ehdotetun lain voidaan arvioida johtavan toimiluvan haltijoiden toimintatapojen
erilaisuuteen, katsastettavan ajoneuvokaluston ikä- ja kuntorakenteen merkittävään epätasalaatui-
suuteen katsastustoimintaa harjoittavien yritysten välillä ja katsastettavien ajoneuvojen toimipaik-
kakohtaisen määrän vähenemiseen. Nämä johtavat Liikenteen turvallisuusviraston katsastuksenval-
vontaprosessien uudistamiseen ja nykyistä suurempaan katsastustoiminnan valvonnan tarpeeseen.
Uusien tilastollisen valvontakeinojen kehittäminen ja kasvava valvottavien katsastustoimipaikkojen
määrä vaativat nykyistä enemmän Liikenteen turvallisuusviraston henkilöresursseja.

Esityksen odotetaan lisäävän katsastustoimipaikkojen kokonaismäärää, joten uusien toimilupien
käsittely lisääntyisi alkuvaiheessa nykyisestä. Pidemmällä aikavälillä uusien lupahakemusten mää-
rät todennäköisesti vähenisivät, sillä uudet luvat myönnettäisiin toistaiseksi voimassaolevina. Alku-
vaiheessa uusien lupien käsittely kuitenkin kuormittaisi Liikenteen turvallisuusviraston katsastuk-

sen valvontaa. Jatkossa kuormittava vaikutus syntyisi viiden vuoden välein tehtävistä säännöllisistä tarkastuksista, joissa tarkastettaisiin luvan myöntämisen edellytysten täyttyminen.

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

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

Kokonaisuudessaan ehdotusten voidaan arvioida lisäävän Liikenteen turvallisuusviraston katsastuksen valvonnan henkilöresurssien tarvetta 3–4 henkilötyövuodella.

Ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä ehdotettu laki

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

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

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

3.3 Ympäristövaikutukset

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

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

3.4 Yhteiskunnalliset vaikutukset

Ajoneuvojen katsastusluvista ehdotettu laki

Katsastusluvista ehdotetun lain mukaan katsastusluvan voisi saada erikseen kevyiden ja raskaiden ajoneuvojen katsastuksiin. Ehdotukset parantaisivat kevyiden ajoneuvojen katsastuspalveluiden saatavuutta, mutta todennäköisesti muuttaisivat raskaiden ajoneuvojen katsastustoimipaikkojen si-

jaintia. Nykyisin kevyiden ja raskaiden ajoneuvon varsinaisia katsastustoimipaikkoja on yhtä paljon, vaikka raskaiden ajoneuvojen katsastuksia on vain noin kuusi prosenttia kaikista katsastuksista. Raskaiden ajoneuvojen katsastuspalveluiden saatavuus säilyisi todennäköisesti koko massa sellaisella tasolla, että niiden saatavuus ei vaarantuisi ja joillakin alueilla saatavuus voisi jopa parantua nykyisestä. Katsastustoimipaikkojen sijainti voisi muodostua myös nykyistä asiakasystävällisemmäksi, kun katsastettavan kohderyhmän tarpeet olisi mahdollista huomioida paremmin.

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

Esityksellä ei ole vaikutusta katsastettavien ajoneuvojen määrään.

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

Ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä ehdotettu laki

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

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

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

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

4 Asian valmistelu

4.1 Valmisteluvaiheet ja –aineisto

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

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

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

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

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

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

4.2 Lausunnot ja niiden huomioonottaminen

Esityksestä on pyydetty lausunnot oikeusministeriöltä, valtiovarainministeriöltä, opetusministeriöltä, työ- ja elinkeinoministeriöltä, opetusministeriöltä, puolustusministeriöltä, Liikenteen turvallisuusvirastolta, Opetushallitukselta, Tullilaitokselta, Rajavartiolaitokselta, Liikkuvalta poliisilta, Liikenneturvalta, Liikennevakuutuskeskukselta, Kilpailuvirastolta, Kuluttajavirastolta, Yksityisten Katsastustoimipaikkojen Liitto ry:ltä, A-Katsastus Oy:ltä, K-1 Katsastajat Oy:ltä, Autoalan Keskusliitto ry:ltä, Autoalan ja Korjaamoiden Liitto ry:ltä, Autoliitto ry:ltä, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL Oy:ltä, Linja-autoliitto ry:ltä, Suomen Taksiliitto ry:ltä ja Autokatsastajat AK ry:ltä sekä useilta muilta ajoneuvo- ja kuljetusalan etujärjestöiltä ja muilta sidosryhmiltä.

Saaduissa lausunnoissa

5 Riippuvuus muista esityksistä

Hallitus on antanut eduskunnalle erikseen esityksen laeiksi ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä annetun lain ja ajoneuvojen yksittäishyväksynnän väliaikaisesta järjestämisestä annetun lain muuttamisesta (HE /2010).

Nyt käsiteltävänä olevassa hallituksen esityksessä ehdotetaan kumottavaksi nykyinen yksittäishyväksyntälaki, joka ei ole vielä tullut voimaan, ja hyväksyttäväksi uusi laki ajoneuvojen yksittäishy-

väksynnän järjestämisestä. Lisäksi nyt ehdotetaan muutettavaksi yksittäishyväksynnän väliaikaisla-
kia.

Nyt käsiteltävänä oleva hallituksen esitys ja tässä kohdassa kerrottu toinen hallituksen esitys voi-
daan käsitellä toisistaan riippumatta.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Lakiehdotusten perustelut

1.1 Laki ajoneuvojen katsastusluvista

1 luku

Yleiset säännökset

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

Pykälän *2 momenttiin* otettaisiin selvyuden vuoksi säännös, jonka mukaan ajoneuvon tyyppihyväk-
synnän ja yksittäishyväksynnän myöntäjästä säädetään erikseen. Ajoneuvolain 34 §:n mukaan Li-
ikenteen turvallisuusvirasto on Suomessa tyyppihyväksyntäviranomaisen. Ajoneuvojen yksittäishy-
väksynnän myöntäjästä säädetään yksittäishyväksynnän väliaikaislaissa ja nykyisessä yksittäishy-
väksyntälaissa. Jälkimmäinen laki esitetään nyt kumottavaksi ja annettavaksi uusi laki ajoneuvojen
yksittäishyväksynnän järjestämisestä.

2 §. Määritelmät. Pykälässä määriteltäisiin laissa käytettyjä käsitteitä.

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

Pykälän *2 kohdan* mukaan katsastustoiminnasta vastaavalla henkilöllä tarkoitettaisiin sellaista hen-
kilöä, joka vastaa katsastustoimipaikalla suoritettavista katsastuksista ja osaltaan varmistaa katsas-
tusten suorittamisen asianmukaisuuden.

Pykälän *3 kohdan* mukaan katsastajalla tarkoitettaisiin henkilöä, jolla on oikeus suorittaa katsastuk-
sia.

Pykälän *4 kohdan* mukaan kevyillä ajoneuvoilla tarkoitettaisiin henkilöautoja, joiden kokonaismas-
sa on enintään 3,5 tonnia (M₁-luokka), sekä pakettiautoja (N₁-luokka), mopoja, moottoripyöriä,
kolmi- ja nelipyöriä sekä kevyitä nelipyöriä (L-luokat), enintään 3,5 tonnin kokonaismassaisia pe-
rävaunuja (O₁- ja O₂-luokat) ja maastoajoneuvoja. Voimassa olevassa katsastuslupalaisissa vastaavaa
käsitettä ei ole määritelty. Siitä mitkä ajoneuvot on määräaikaikatsastettava, säädetään katsas-
tusasetuksessa.

Pykälän *5 kohdan* mukaan raskailla ajoneuvoilla tarkoitettaisiin henkilöautoja (M₁-luokka), joiden
kokonaismassa on yli 3,5 tonnia, kuorma-autoja (N₂- ja N₃-luokat), linja-autoja (M₂- ja M₃-luokat),
yli 3,5 tonnin kokonaismassaisia perävaunuja (O₃- ja O₄-luokat), traktoreita (T- ja C-luokka), lii-

kennetraktoreita ja moottorityökoneita. Voimassa olevassa katsastuslupalaissa vastaavaa käsitettä ei ole määritelty.

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

Kevyiden ja raskaiden ajoneuvojen määrittely liittyisi erityisesti 5 §:ssä säädettäväksi ehdotettuun katsastuslupien jaotteluun. Kevyiden ja raskaiden ajoneuvon määritelmien mukaan kaikki linja-autot kuuluisivat raskaisiin ajoneuvoihin. Kaikki traktorit ja moottorityökoneet kuuluisivat myös raskaisiin ajoneuvoihin, mutta niillä ei ole määräaikaikatsastusvelvollisuutta. Esitetty luokittelu vastaisi nykyistä katsastajien koulutuskäytäntöä.

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

2 luku

Katsastuslupa

3 §. *Lupavaatimus.* Katsastuksia saisi *1 momentin* mukaan suorittaa nykyiseen tapaan vain katsastusluvvan haltija. Lain 4 §:ssä säädettäisiin katsastuksen vähäisten osien osalta poikkeus lupavaatimuksesta.

Pykälän 2 momenttiin otettaisiin voimassa olevan katsastuslupalain 2 §:n 5 momentin valtuussäännökset. Puolustusministeriön asetuksella säädettäisiin, mitkä sotilasajoneuvot katsastetaan tässä laissa tarkoitettussa katsastustoimipaikassa, ja mitkä sotilasajoneuvot puolustusvoimat katsastaa itse. Lisäksi puolustusministeriön asetuksella säädetään katsastustoiminnasta puolustusministeriössä. Ajoneuvolain 3 §:ssä määritellään sotilasajoneuvo.

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

Liikenteessä käytettävien ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvonnasta annetun valtioneuvoston asetuksen 17 §:ssä säädetään tarkastuspaikan suorittamista pakokaasupäästöjen, jarrujärjestelmien, vetokytkimien ja nopeudenrajoittimien tarkastuksista.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin nykyiseen tapaan, että Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo 1 momentissa tarkoitettuja tehtäviä suorittamaan ilmoittautuneita tarkastuspaikkoja. Voimassa olevan katsastuslupalain 2 §:n 3 momenttia täydennettäisiin siten, että Liikenteen turvallisuusvirasto voisi

antaa momentissa luetelluissa tapauksissa tarkastuspaikalle huomautuksen tai kirjallisen varoituksen, joka voisi johtua myös siitä, että tarkastuspaikalla ei ole käytettävissään tarvittavia toimitiloja.

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

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

5 §. Katsastuslupa. Pykälän 1 *momentissa* säädettäisiin katsastuslupan laajuus katsastettavien ajoneuvoluokkien ja katsastuslajien perusteella. Voimassa olevassa katsastuslupalaissa edellytetään kaikilta katsastustoimipaikoilta kaikkien ajoneuvojen katsastusten suorittamista, ja toimitukset jaetaan lain 7 §:ssä katsastuslajien mukaan määräaika- ja valvontakatsastuksia suorittaviin katsastustoimipaikkoihin tai kaikkia katsastuslajeja suorittaviin katsastustoimipaikkoihin.

Ehdotuksen mukaan nykyiseen lupajaotteluun lisätään jakoperusteeksi myös se, onko kyseessä kevyt vai raskas ajoneuvo. Sen mukaan katsastuslupia voitaisiin myöntää kevyiden ajoneuvojen määräaika- ja valvontakatsastuksiin, raskaiden ajoneuvojen määräaika- ja valvontakatsastuksiin, kevyiden ajoneuvojen määräaika-, valvonta-, rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastuksiin tai raskaiden ajoneuvojen määräaika-, valvonta-, rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastuksiin. Nykyisin pelkästään kevyen kaluston katsastuksia on voitu suorittaa katsastustoimipaikan sivutoimipisteessä, jollaisen on saanut perustaa vain sellainen katsastusyrittäjä, jolla on jo varsinainen kaikkien ajoneuvojen katsastuksia tarjoava toimipaikka.

Pykälän 2 *momentin* mukaan 1 momentissa tarkoitettujen lupalajien lisäksi katsastuslupa olisi mahdollista myöntää myös lupalajien yhdistelmänä. Esitetyistä lupalajeista 1 ja 2 kohdat yhdistettyinä ja 3 ja 4 kohdat yhdistettyinä vastaisivat voimassa olevan katsastuslupalain lupalajeja.

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

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

6 §. Katsastusluvan myöntämisen edellytykset. Pykälässä säädettäisiin katsastusluvan myöntämisen edellytyksistä. Pelkästään määräaikais- ja valvontakatsastuksia suorittavien katsastustoimipaikkojen myöntämisen edellytykset poikkeaisivat rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastuksia suorittavien katsastustoimipaikkojen myöntämisen edellytyksistä.

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

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

Pykälän *1 momentin 1 kohdan* mukaan hakijan luotettavuus säilyisi voimassa olevan katsastuslupalain 3 §:n mukaisesti katsastusluvan myöntämisen edellytyksenä. Hakijan luotettavuusvaatimuksista säädettäisiin tarkemmin 8 §:ssä.

Pykälän *1 momentin 2 kohdan* mukaan hakijalta edellytettäisiin sellaista organisoitumista, että hakijan muu ajoneuvoihin liittyvä toiminta ei vaikuta katsastuspäätökseen. Tällaisena voitaisiin pitää sellaista organisaatorakennetta, jossa katsastustoiminnan ja muun toiminnan johto sekä työn valvonta on järjestetty toisistaan erillisinä. Vastaava selvitys edellytettäisiin siinäkin tapauksessa, että katsastustoiminta ja muu toiminta olisivat erillisissä yrityksissä, jos yritysten organisaatioissa kuitenkin toimii samoja henkilöitä.

Pykälän *1 momentin 3 kohdassa* edellytettäisiin, että hakija pystyy varmistamaan toiminnan riittävän korkean laadun. Hakijalta edellytettäisiin SFS-EN ISO 9001:2008 tai tätä uudemman vastaavan standardin mukaan sertifioitua laadunhallintajärjestelmää. Voimassa olevan katsastuslupalain 3 §:ssä hakijalta edellytetään kykyä toiminnan riittävän korkean laadun varmistamiseksi. Ajoneuvojen katsastusluvista annetun liikenneministeriön päätöksen 3 §:n mukaan katsastustoiminnan laatu tulee osoittaa toimipaikkakohtaisella ja ajan tasalla olevalla laatukäsikirjalla. Laatukäsikirjan todellinen merkitys laadulle on monissa tapauksissa jäänyt hyvin vähäiseksi, koska toimivaa laatujärjestelmää ei ole edellytetty. Laatujärjestelmä edellyttäisi laadun jatkuvaa ylläpitoa ja parantamista, mitä valvottaisiin sertifiointin avulla säännöllisesti. Sertifiointin suorittaisi Finasin akkreditoima sertifiointilaitos. Tämä helpottaisi Liikenteen turvallisuusviraston katsastuksen valvontaa. Katsastustoiminnalle olisi olemassa myös tätä yleistä laatujärjestelmää koskevaa standardia tarkempi standardi SFS-EN ISO/IEC 17020 (Yleiset vaatimukset erityyppisten tarkastuslaitosten toiminnalle), jonka mukaista akkreditointia Ruotsissa jatkossa vaaditaan. Akkreditointivaatimus muodostuisi kuitenkin todennäköisesti alalle tulon esteeksi, koska vain yksi toimija Suomessa, Finas, pystyy suorittamaan akkreditoinnin. SFS-EN ISO 9001-standardin voidaan katsoa tässä vaiheessa riittäväksi takaamaan katsastustoiminnan laatua yhdessä Liikenteen turvallisuusviraston suorittaman valvonnan ja muiden tässä laissa ehdotettujen vaatimusten kanssa.

Pykälän *1 momentin 4 kohdan* mukaan hakijalla edellytettäisiin olevan luotettava ja ammattitaitoinen katsastustoiminnasta vastaava henkilö. Vastuuhenkilön luotettavuudesta säädettäisiin tarkemmin 14 §:ssä ja ammattitaidosta 19 §:ssä. Ehdotettu edellytys vastaisi sisällöltään voimassa olevaa katsastuslupalakia, jonka 4 §:ssä edellytetään vastuuhenkilön luotettavuutta ja 5 §:n mukaan hakijaa pidetään asiantuntevana, jos katsastustoimipaikkaa varten on ilmoitettu pätevä katsastustoiminnasta vastaava henkilö.

Pykälän *1 momentin 5 kohdan* mukaan hakijalla edellytettäisiin olevan riittävät toimitilat katsastusten asianmukaiseen suorittamiseen. Toimitiloista säädettäisiin 11 §:ssä tarkemmin.

Pykälän *1 momentin 6 kohdan* mukaan hakijalla edellytettäisiin olevan katsastuslaitteet katsastusten asianmukaiseen suorittamiseen. Katsastuslaitteista säädettäisiin 11 §:ssä tarkemmin.

Pykälän *1 momentin 7 kohdan* mukaan hakijalla edellytettäisiin voimassa olevan katsastuslupalain 12 §:n mukaisesti olevan asianmukaiset yhteydet ajoneuvorekisteriin. Asianmukaisilla yhteyksillä tarkoitettaisiin toimivaa internet-yhteyttä ja ajoneuvoliikennerekisterin käyttöoikeuksia.

Pykälän *1 momentin 8 kohdan* mukaan hakijalta edellytettäisiin voimassa olevan katsastuslupalain 3 §:n mukaisesti kykyä huolehtia asianmukaisesta tietosuojasta. Tietosuojavaatimusten täytyminen tarkastettaisiin toimitilojen ja laitteiden tarkastuksen yhteydessä. Tarkastuksessa kiinnitettäisiin huomioita muun ohessa näyttöpäätteiden sijoitteluun, asiakirjojen säilytykseen, tietoturvaohjelmiin ja muihin tietosuuojaan vaikuttaviin asioihin.

Pykälän *1 momentin 9 kohdan* mukaan hakijalta edellytettäisiin vastuuvakuutusta katsastustoiminnassa ajoneuvolle mahdollisesti aiheutuvien vahinkojen korvaamiseksi. Voimassa olevassa katsastuslupalaissa edellytetään hakijalta vakavaraisuutta. Ehdotetulla vaatimuksella korvattaisiin vakavaraisuusvaatimus. Vakavaraisuusvaatimuksen tarkoituksena on käytännössä ollut asiakkaan ja valtion etujen turvaaminen, mutta vastuuvakuutuksen voidaan katsoa riittävän tähän.

Pykälän *2 momentin* mukaan rekisteröinti- muutos- ja kytkentäkatsastuksiin oikeuttavan katsastusluvan edellytykset vastaisivat pelkästään määräaika- ja valvontakatsastuksia suorittavan katsastustoimipaikan edellytyksiä muutoin, mutta organisoitumisvaatimuksen sijaan hakijalta edellytettäisiin riippumattomuutta. Hakijan riippumattomuusvaatimuksen arvioinnista säädettäisiin 10 §:ssä.

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

Pykälän *3 momentissa* säädettäisiin mahdollisuudesta hyväksyä sama henkilö erityisestä syystä katsastustoiminnasta vastaavaksi henkilöksi useammalle kuin yhdelle katsastustoimipaikalle, jos hän pystyy tosiasiallisesti vastaamaan tehtävistään. Erityisenä syynä voitaisiin pitää ainakin katsastus-

toimipaikan vähäistä aukioloaika ja seudun katsastusvelvollisen ajoneuvojen vähäisyyttä. Tosiasiallisella vastaamisella tarkoitettaisiin sitä, että henkilö on pääsääntöisesti paikalla tai hänellä on mahdollisuus kohtuullisessa ajassa saapua katsastustoimipaikalle silloin, kun siellä katsastetaan ajoneuvoja. Ehdotetun ja voimassa olevan katsastuslupalain 11 §:n mukaan katsastustoimipaikan tilojen tulee sijaita toistensa läheisyydessä. Voimassa olevan katsastuslupalain perustelujen mukaan tällä tarkoitetaan enintään kymmenen kilometrin ja 15 minuuttia kestävä matkaa. Näiden etäisyyksien voitaisiin edelleen katsoa olevan sellaisia, että vastuuhenkilöllä on tosiasiallinen mahdollisuus vastata tehtävistään.

Pykälän *4 momentissa* annettaisiin mahdollisuus evätä katsastuslupahakemus sellaisissa tapauksissa, joissa Liikenteen turvallisuusviraston tietoon tulee, että hakemukseen liittyvät järjestelyt on tehty katsastusluvan edellytyksistä annettujen säännösten kiertämiseksi. Tällä tarkoitettaisiin esimerkiksi tilannetta, jossa hakija esittää Liikenteen turvallisuusvirastolle organisaatiostaan sellaisen selvityksen, joka ei tosiasiallisesti pidä paikkaansa, vaan se on tehty vain ehdotetun 1 momentin 2 kohdan organisoitumisvaatimuksen kiertämiseksi.

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

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

7 §. Katsastuslupa poikkeuksellisin vaatimuksin. Lakiehdotuksen 6 §:n 1 momentin 5 kohdan mukaan katsastusluvan hakijalla on oltava riittävät toimitilat, joissa katsastukset voidaan suorittaa asianmukaisesti ja 6 kohdan mukaan katsastuslaitteet, joilla katsastukset voidaan suorittaa asianmukaisesti. Lain 11 §:ssä säädettäisiin katsastustoimipaikan tiloista ja katsastuslaitteista tarkemmin. Lisäksi mainituissa 11 §:ssä olisi valtuussäännös tarkempien säännösten ja määräysten antamiseen.

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

Voimassa olevan katsastuslupalain mukaan toimiluvan jo omaavat katsastusluvan haltijat voivat saada oikeuden perustaa katsastustoimipaikalta hoidettavan sivutoimipisteen, jossa katsastetaan vain kevyitä, kokonaismassaltaan enintään 3,5 tonnin ajoneuvoja. Edellytyksenä tällöinkin on, että seudun katsastuspalvelujen tarjonta jää muutoin puutteelliseksi. Lakiehdotuksen mukaan tällaisia sivutoimipisteitä ei enää tarvittaisi, koska varsinaisen toimiluvan voisi saada pelkästään kevyiden ajoneuvojen katsastukseen. Nykyisin toiminnassa olevia sivutoimipisteitä varten lain 55 §:n 5 momenttiin otettaisiin siirtymäsäännös, jonka mukaan sivutoimipiste voisi eräin poikkeuksin jatkaa toimintaansa yhtä kauan kuin se varsinainen katsastustoimipaikka, josta sivutoimipiste hoidetaan,

kuitenkin enintään katsastusluvan voimassaoloajan tai jos luvan voimassaoloa on alle kolme vuotta, tämän kolmen vuoden ajan.

Pykälän 2 momenttiin otettaisiin säännös siitä, miten arvioidaan 1 momentissa tarkoitettua seudun katsastuspalvelujen puutteellisuutta. Tuolloin olisi otettava huomioon suunnitellun poikkeuksellisin vaatimuksin perustettavan katsastustoimipaikan etäisyys 5 §:n 1 momentin 2 ja 4 kohdan mukaisesti katsastustoimipaikasta, seudun tyypilliset asiointimatkat ja katsastusvelvollisuuden alaisten raskaiden ajoneuvojen määrä. Kun kyse on raskaista ajoneuvoista, pitäisi etäisyyden tavanomaisesta raskaiden ajoneuvojen katsastustoimipaikasta olla yli viisikymmentä kilometriä.

Pykälän 3 momentin mukaan poikkeuksellisin vaatimuksin perustetun katsastustoimipaikan katsastuslupa olisi peruutettava, jos seudulle myönnetään katsastuslupa kaikki vaatimukset täyttävälle raskaiden ajoneuvojen katsastustoimipaikalle. Näin poikkeuksellisin vaatimuksin perustettu katsastustoimipaikka ei saisi perusteetta kilpailuetua tavanomaiseen katsastustoimipaikkaan nähden. Poikkeuksellisin vaatimuksen perustetun katsastustoimipaikan toiminta olisi lopetettava kolmen kuukauden kuluttua siitä, kun seudulla aloittaa toimintansa raskaita ajoneuvoja katsastava, kaikki vaatimukset täyttävä katsastustoimipaikka.

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

Pykälän 1 momentin mukaan hakija tai 8 §:ssä mainittu henkilö ei saisi olla liiketoimintakiellossa tai määrätty liiketoimintakielloon viiden viimeisen vuoden aikana, jotta hakija voitaisiin katsoa luotettavaksi. Jotta hakija voitaisiin katsoa luotettavaksi, hakija tai 8 §:ssä tarkoitettu henkilö ei saisi olla myöskään osoittanut muutoin toiminnallaan olevansa ilmeisen sopimaton katsastustoiminnan harjoittamiseen. Pykälässä tarkoitetuista henkilöistä kukaan ei saisi olla ilmeisen sopimaton katsastustoiminnan harjoittamiseen. Jos joku pykälässä tarkoitetuista henkilöistä olisi ilmeisen sopimaton, katsastusluvan hakijaa ei voitaisi pitää luotettavana. Ilmeistä sopimattomuutta osoittaisi ainakin se, että henkilöllä olisi 1–3 kohdassa lueteltuja rangaistuksia, mutta myös muita rangaistuksia ja tekoja otettaisiin huomioon luotettavuusarviointia tehtäessä.

Pykälän 1 momentin 1 kohdan mukaan kaikki säännöksessä tarkoitettujen henkilöiden kymmenen viimeisen vuoden aikaiset vähintään kahden vuoden pituiset vankeusrangaistukset johtaisivat siihen, että hakijaa ei pidettäisi luotettavana. Pykälän 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettuja rikoksia olisivat esimerkiksi rekisterimerkintärikos, rikokset julkista taloutta vastaan, petos, rahanpesurikos, velallisen rikokset, maahantuontiin ja maastavientiin liittyvä tulliselvittelyrikos, huumausainerikos ja eräät elinkeinorikokset, kuten lahjominen elinkeinotoiminnassa.

Pykälän 1 momentin 2 kohdan mukaan kaikki säännöksessä tarkoitetuille henkilöille viiden viimeisen vuoden aikana tuomitut rangaistukset vakavasta ajoneuvojen katsastusta, rekisteröintiä tai verotusta taikka kirjanpitoa tai varainhallintaa koskevien säännösten rikkomisesta johtaisivat siihen, että hakijaa ei pidettäisi luotettavana. Sopimattomuusarviointia tehtäessä otettaisiin huomioon sekä sakko- että vankeusrangaistukset. Lisäksi yli kuuden kuukauden, mutta alle kahden vuoden pituiset vankeusrangaistukset muusta rikoksesta, jonka voidaan katsoa osoittavan henkilön olevan ilmeisen

sopimaton harjoittamaan katsastustoimintaa, osoittaisi, ettei henkilöä voitaisi pitää luotettavana. Tällaisia rikoksia olisivat ainakin edellä pykälän 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettut rikokset.

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

Pykälän 2 momentin mukaan 1 momentissa tarkoitettu henkilö voitaisiin katsoa ilmeisen sopimattomaksi katsastustoiminnan harjoittamiseen edellä 1 momentissa tarkoitettujen tilanteiden lisäksi myös 2 momentin 1–3 kohdassa säädetyissä tapauksissa.

Pykälän 2 momentin 1 kohdan mukaan henkilö voitaisiin katsoa ilmeisen sopimattomaksi myös rikossyytteen ja sen edellyttämien tutkimusten ajaksi. Henkilön ei voitaisi katsoa olevan sopiva, jos rikossyytteellä tai sen edellyttämillä tutkimuksilla voi olla vaikutusta henkilön edellytyksiin hoitaa tehtäväänsä. Sopimattomuutta arvioitaisiin tapauskohtaisesti.

Pykälän 2 momentin 2 kohdan mukaan hakija tai henkilö voitaisiin katsoa ilmeisen sopimattomaksi myös enintään viiden vuoden ajaksi aiemman toimintansa perusteella, jos henkilö on toiminnallaan aiheuttanut muusta kuin 8 §:ssä tarkoitettusta syystä katsastusluvan peruuttamisen 41 §:n nojalla. Tarkoituksena on estää esimerkiksi henkilön siirtyminen toisen katsastustoimipaikan omistajaksi tai 8 §:ssä tarkoitetuksi henkilöksi sen jälkeen, kun hän on aikaisemmin tietoisesti hyväksynyt liikenteeseen käytettäväksi ajoneuvoja, jotka eivät ilmeisen selvästi ole olleet säännösten tai määräysten mukaisia. Hakijaa pidettäisiin ilmeisen sopimattomana esimerkiksi tilanteessa, jossa hakijan aikaisempi katsastuslupa on peruutettu katsastustoiminnan valvontamaksun maksamattomuuden vuoksi tai hakija on aiemmin laiminlyönyt laissa säädetyin vaatimuksin katsastustoiminnassa. Katsastuslupa voitaisiin 41 §:n nojalla peruuttaa myös, jos katsastustoiminta on lopetettu tai katsastustoimipaikalla ei harjoiteta säännöllistä toimintaa. Näissä tilanteissa sopimattomuutta ei synny, jos katsastusluvan haltija ei ole omalla haitallisella toiminnallaan aiheuttanut luvan peruuttamista.

Pykälän 2 momentin 3 kohdan mukaan henkilö voitaisiin katsoa ilmeisen sopimattomaksi myös silloin, jos hänen toimintansa perusteella on annettu viimeisen viiden vuoden aikana useita katsastustoiminnan harjoittamiseen liittyviä huomautuksia tai kirjallisia varoituksia taikka häntä olisi toistuvasti kielletty suorittamasta katsastuksia 42 §:n nojalla. Huomautuksia tulisi antaa enemmän kuin kaksi, jotta henkilö voitaisiin katsoa sopimattomaksi katsastustoiminnan harjoittamiseen. Varoituksia tai katsastuksen suorittamiskieltoja riittäisi kuitenkin kaksi kappaletta.

9 §. Hakijan luotettavuudesta päättäminen. Lakiin ehdotetaan otettavaksi uusi pykälä, jonka mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto päättäisi joko hakijan tai 8 §:ssä mainitun henkilön pyynnöstä hakijan tai 8 §:ssä mainitun henkilön luotettavuudesta. Hakijalla saattaa olla tarve selvittää ennen katsastuslupahakemuksen jättämistä ja ennen kuin se ryhtyy esimerkiksi hankkimaan taloudellista rahoitusta tai katsastustoiminnassa tarvittavia toimitiloja, onko hakijalla ylipäätään mahdollisuus saada katsastuslupa. Tämän vuoksi hakijalla saattaa olla tarve tutkituttaa Liikenteen turvallisuusvirastolla oma luotettavuutensa tai 8 §:ssä tarkoitettujen henkilöidensä luotettavuus. Toisinaan myös

Liikenteen turvallisuusvirastolla saattaa olla tarve selvittää hakijan tai 8 §:ssä tarkoitetun henkilön luotettavuus. Tällöin Liikenteen turvallisuusvirasto tutkisi myös oma-aloitteisesti 8 §:ssä tarkoitetun henkilön tai henkilöiden luotettavuuden. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi myös päättää, miten pitkäksi ajaksi henkilö katsottaisiin sopimattomaksi harjoittamaan katsastustoimintaa. Sopimattomuuden kestoa arvioitaisiin 8 §:ssä säädettyjen määräaikojen perusteella.

10 §. *Hakijan riippumattomuuden arviointi.* Voimassa olevaa katsastuslupalakea ehdotetaan muutettavaksi siten, että vain rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastuksiin oikeuttavan katsastusluvan hakijan riippumattomuutta arvioitaisiin tässä pykälässä säädetyn mukaisesti.

Rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastuksiin oikeuttavan katsastusluvan hakijan olisi edelleen oltava 6 §:n mukaisesti riippumaton. Sama koskisi yhtiömuodossa toimivan hakijan hallituksen tai hallintoneuvoston jäsentä tai varajäsentä, toimitusjohtajaa, yhtiömiestä tai muussa määräävässä asemassa olevaa. Määräaikais- ja valvontakatsastuksiin oikeuttavan katsastusluvan hakijan olisi puolestaan organisoitava toimintansa siten, että hakijan harjoittama muu ajoneuvoihin liittyvä toiminta kuin katsastustoiminta ei vaikuta katsastuksen lopputulokseen, mistä säädettäisiin 6 §:ssä. Tiukan riippumattomuusvaatimuksen poisto määräaikais- ja valvontakatsastuksia suorittavilta luvanhaltijoilta tarkoittaisi erityisesti määräaikaiskatsastuksen ja korjaamotoiminnan yhdistämisen mahdollistamista. Toiminta pitäisi kuitenkin organisoida tällöin siten, että muu toiminta kuin katsastustoiminta ei vaikuta katsastuksen lopputulokseen.

Pykälän *1 momentin* mukaan rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastuksiin oikeuttavan katsastusluvan hakijaa ja muita momentissa tarkoitettuja pidettäisiin riippumattomana, jos hakija ei harjoita tai ole kaupallisesti, taloudellisesti tai muuten riippuvuussuhteessa siihen, joka harjoittaa ajoneuvojen tai niiden osien valmistusta, maahantuontia, kauppaa, korjausta tai huoltoa. Rekisteröintikatsastus vastaa toimenpiteenä yksittäishyväksyntää, koska ajoneuvo hyväksytään rekisteröintikatsastuksessa tai yksittäishyväksynnässä Suomessa liikenteeseen käytettäväksi. Yksittäishyväksynnästä ehdotetussa laissa yksittäishyväksynnän myöntäjälle ehdotetaan niin ikään säädettäväksi tiukat riippumattomuusvaatimukset. Rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastuksessa on ensisijaisesti kyse ajoneuvon vaatimustenmukaisuuden arvioinnista. Määräaikaiskatsastus on puolestaan ajoneuvolle määräajoin suoritettava katsastus, jossa tarkastetaan ajoneuvon kunto ja rekisteriin merkityt tiedot. Rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastus ovat yleensä kertaluonteisia, kun taas määräaikaiskatsastuksia tehdään säännöllisin väliajoin. Tästä johtuen rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastusten suorittamiseen oikeuttavan katsastusluvan hakijan riippumattomuusvaatimusten on perusteltua olla erilaiset kuin määräaikais- ja valvontakatsastusten suorittajaksi haluavan hakijan.

Katsastusluvan haltijoiden olisi joka tapauksessa noudatettava toiminnassaan 21 §:ssä edellytetyn mukaisesti puolueettomuutta siten, etteivät muut seikat kuin ajoneuvon kunto ja muuhun säännösten- ja määräystenmukaisuuteen liittyvä arviointi voi vaikuttaa katsastusten lopputulokseen.

Voimassa olevasta katsastuslupalaista poiketen ehdotetaan poistettavaksi hakijan palveluksessa olevan henkilön riippumattomuusvaatimus. Samoin ehdotetaan poistettavaksi ajoneuvon varusteiden valmistuksen, maahantuonnin, kaupan, suunnittelun, markkinoinnin, korjauksen ja huollon sekä ajoneuvon tai niiden osien suunnittelun ja markkinoinnin riippumattomuusvaatimukset. Lisäksi ehdotetaan poistettavaksi hakijan riippumattomuusvaatimus ajoneuvon taikka niiden osien suunnittelusta ja markkinoinnista sekä vakuutustoimintaan liittyvästä ajoneuvojen vahinkotarkastustoiminnasta ja luvanvaraisesta liikenteestä.

Pykälän *2 momentin* mukaan rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastuksiin oikeuttavan katsastusluvan hakija ei saisi myöskään olla riippuvuussuhteessa 1 momentissa säädettyä toimintaa harjoitta-

vien muodostamaan järjestöön. Ehdotettu 2 momentti ei edelleenkään estä katsastuslupan hakijan mukanaoloa esimerkiksi jäsenenä autoalan järjestötoiminnassa. Nykykäytännön mukaisesti yhteenliittymän säännöt ja muu toiminta eivät kuitenkaan saisi edelleenkään sisältää riippuvuutta aiheuttavia ehtoja.

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

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

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

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

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

Voimassa olevassa katsastuslupalaissa edellytetään, että toimitilojen välittömässä läheisyydessä tulee olla kevyen ajoneuvokaluston koeajoon soveltuva, muulta liikenteeltä suljettu koeajorata. Tällä tarkoitetaan nykyisin 50 metriä pitkää, suoraa ja muulta liikenteeltä suljettua tieosuutta, jolla katsastettavat kevyet ajoneuvot koeajetaan. Tästä vaatimuksesta esitetään luovuttavaksi. Muutos helpottaisi katsastustoimipaikan perustamista erityisesti tiheään asutuilla alueilla. Koeajosta ei kuitenkaan olisi tarkoitus luopua, vaan Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi koeajon suorittamisesta kat-

sastustoimipaikoille nykyistä tarkemmat ohjeet, jolloin muutoksella ei olisi käytännössä vaikutusta katsastuksen laatuun ja sitä kautta liikenneturvallisuuteen. Esimerkiksi Ruotsissa ei katsastustoimipaikalla tarvitse olla koeajorataa.

12 §. Katsastuslupa. Pykälässä säädettäisiin katsastusluvan hakemisesta ja lupahakemukseen liitettävistä liitteistä ja selvityksistä.

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

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

Momentin *2 kohdan* mukaan hakemuksessa olisi kerrottava, millaista lupaa haetaan. Lain 5 §:ssä olisivat säännökset neljästä lupalajista. Lupa voitaisiin mainitun 5 §:n 2 momentin mukaan myöntää useampiin lupalajeihin samanaikaisesti.

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

Momentin *4 kohdassa* hakijalta edellytettäisiin voimassa olevan katsastuslupalain 8 §:n 3 kohdan mukaisesti selvitystä siitä, miten hakija varmistaisi toimintansa riittävän korkean laadun ja asiakkaiden yhdenvertaisen kohtelun.

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

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

Momentin *7 kohdassa* edellytettäisiin voimassa olevan katsastuslupalain 8 §:n 6 kohtaa vastaavaa selvitystä siitä, miten toimitilat, laitteet sekä henkilöstö ja muut kyseisen lain 8 §:ssä tarkoitetut henkilöt täyttäisivät hakemuksen mukaisen toiminnan vaatimukset. Henkilöstön osalta Liikenteen turvallisuusvirasto selvittäisi sen henkilöstön edellytysten täyttymisen, joka luvan hakuajankohtana on olemassa.

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

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

Nykyisin Liikenteen turvallisuusvirastolla on mahdollisuus tarvittaessa edellyttää myös muita selvityksiä, mistä mahdollisuudesta luovuttaisiin tarpeettomana. Liikenteen turvallisuusvirasto tulisi kuitenkin edellyttämään toimipaikan täyttämää tilojen ja laitteiden tarkastuslomaketta palautettavaksi

ennen kuin virasto tarkastaa tilat ja laitteet ensimmäisen kerran. Tällä käytännöllä varmistettaisiin, että tilat ja laitteet ovat mahdollisimman valmiit ja kunnossa ennen kuin niitä lähdetään tarkastamaan.

Pykälän 2 *momentin* mukaan edellytettäisiin määräaika- ja valvontakatsastuksiin oikeuttavan katsastuslupan hakijalta, joka harjoittaa ajoneuvojen taikka niiden osien tai varusteiden valmistusta, maahantuontia, kauppaa, suunnittelua, markkinointia, korjausta tai huoltoa, vakuutustoimintaan liittyvää ajoneuvojen vahinkotarkastustoimintaa taikka luvanvaraista liikennettä, osoitusta siitä, miten se organisoii toimintansa 6 §:n 1 momentin 2 kohdan mukaisesti niin, ettei hakijan mahdollisesti harjoittama muu toiminta vaikuta katsastuksen lopputulokseen. Organisointi voitaisiin osoittaa esimerkiksi organisaatiokaaviolla. Rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastuksiin oikeuttavan katsastuslupan hakijan edellytettäisiin osoittavan 10 §:ssä tarkoitetun riippumattomuusvaatimuksen täyttymisen.

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

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

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

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

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

3 luku

Katsastustoiminnasta vastaavan henkilön ja katsastajan luotettavuus ja ammattitaito

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

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

Pykälän 2 *momentin* mukaan katsastustoiminnasta vastaava henkilö ja katsastaja eivät saa olla toiminnallaan osoittaneet olevansa ilmeisen sopimattomia suorittamaan katsastustehtäviä. Teot, jotka olisivat omiaan heikentämään luottamusta katsastustoimintaan ja vaarantaisivat katsastuksen oikeellisuuden, osoittaisivat sopimattomuutta. Ilmeistä sopimattomuutta osoittaisi ainakin se, jos henkilöllä olisi 2 momentin 1–4 kohdissa tarkoitettuja rangaistuksia.

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

momentin 1 kohdassa tarkoitettuja tekoja olisivat esimerkiksi rekisterimerkintärikos, rikokset julkista taloutta vastaan, petos, rahanpesurikos, velallisen rikokset, maahantuontiin ja maastavientiin liittyvä tulliselvittelyrikos, huumausainerikos ja eräät elinkeinorikokset. Elinkeinorikoksina otettaisiin vastuuhenkilön osalta huomioon esimerkiksi lahjominen elinkeinotoiminnassa. Rahanpesurikokset ja velallisen rikokset otettaisiin huomioon lähtökohtaisesti vain katsastustoiminnasta vastaavan henkilön osalta.

Pykälän 2 momentin 2 kohdan mukaan henkilö ei saisi olla ainakaan tuomittu viiden viimeisen vuoden aikana rangaistukseen vakavasta ajoneuvojen katsastusta, rekisteröintiä tai verotusta koskevien säännösten rikkomisesta. Sopimattomuusarviointia tehtäessä otettaisiin huomioon sekä sakko- että vankeusrangaistukset samalla tavalla kuin 8 §:n 1 momentin 2 kohdassa. Lisäksi yli kuuden kuukauden, mutta alle kahden vuoden pituiset vankeusrangaistukset muusta rikoksesta, jonka voidaan katsoa osoittavan henkilön olevan ilmeisen sopimaton harjoittamaan katsastustoimintaa, osoittaisi, ettei henkilöä voitaisi pitää luotettavana. Tällaisia rikoksia olisivat ainakin edellä pykälän 2 momentin 1 kohdassa mainitut rikokset.

Pykälän 2 momentin 3 kohdan mukaan henkilö ei saisi olla ainakaan tuomittu kolmen viimeisen vuoden aikana enintään kuuden kuukauden pituiseen vankeusrangaistukseen rikoksesta, jonka voidaan katsoa osoittavan henkilön olevan ilmeisen sopimaton suorittamaan katsastustehtäviä. Ehdotetun pykälän 2 momentin 3 kohdassa tarkoitettuja tekoja ovat ainakin kaikki 2 momentin 1 kohdassa mainitut rikokset. Lisäksi liikenne- tai ajoneuvoturvallisuutta koskevien säännösten rikkominen sekä tieliikennelain 8 luvussa ja rikoslain (39/1889) 23 luvussa tarkoitetuista liikennesrikoksista seuranneet rangaistukset osoittaisivat 14 §:ssä tarkoitettua sopimattomuutta suorittaa katsastustehtäviä. Sopimattomuutta arvioitaisiin tapauskohtaisesti.

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

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

Pykälän 3 momentin 1 kohdan mukaan katsastustoiminnasta vastaava henkilö ja katsastaja voitaisiin katsoa ilmeisen sopimattomaksi suorittamaan katsastustehtäviä myös rikossyytteen ja sen edellyttämien tutkimusten ajaksi, jos näillä voi olla vaikutusta henkilön edellytyksiin hoitaa tehtävänsä. Henkilön ei voitaisi katsoa olevan sopiva, jos rikossyytteellä tai sen edellyttämillä tutkimuksilla voi olla vaikutusta henkilön edellytyksiin hoitaa tehtävänsä. Sopimattomuutta arvioitaisiin tapauskohtaisesti.

Pykälän 3 momentin 2 kohdan mukaan katsastustoiminnasta vastaava henkilö ja katsastaja voitaisiin katsoa ilmeisen sopimattomaksi suorittamaan katsastustehtäviä myös, jos hänet on tuomittu tai mää-

rätty ajokieltoon, eikä ajokielto ole päättynyt. Henkilö ei voi toimia ajokiellon voimassaolon aikana katsastajana eikä katsastustoiminnasta vastaavana henkilönä.

15 §. *Katsastustoiminnasta vastaavan henkilön ja katsastajan luotettavuudesta päättäminen.* Pykälän mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi päättää katsastustoiminnasta vastaavan henkilön tai katsastajan omasta pyynnöstä tai muutoin Liikenteen turvallisuusviraston omastakin aloitteesta tarvittaessa, onko katsastaja tai katsastustoiminnasta vastaava henkilö ehdotetussa laissa tarkoitettulla tavalla luotettava. Liikenteen turvallisuusvirasto päättäisi tarvittaessa myös, kuinka kauan arvioitava henkilö ei ole sopiva suorittamaan katsastuksia tai toimimaan katsastustoiminnasta vastaavana henkilönä. Arvio suoritetaan tapauskohtaisesti. Sopimattomuuden kesto arvioitaisiin suhteessa 14 §:ssä säädettyihin määräaikoihin. Tällä tarkoitetaan sitä, että sopimattomuuden kesto määriteltäisiin 14 §:ssä tarkoitettun teon mukaisesti.

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

16 §. *Katsastajan peruskoulutus.* Katsastajalta edellytettävät peruskoulutusvaatimukset uudistettaisiin. Pykälän 1 momenttiin otettaisiin yleissäännös vaihtoehtoisista peruskoulutusvaatimuksista. Vähimmäiskoulutusvaatimuksia olisivat ammattikorkeakoululaissa tarkoitettu autoinsinöörin ammattikorkeakoulututkinto tai muu soveltuva ammattikorkeakoulututkinto taikka ammatillisesta aikuiskoulutuksesta annetussa laissa tarkoitettu alalle soveltuva erikoisammattitutkinto tai ammattitutkinto. Siitä millaisia erikoisammattitutkintoja ja ammattitutkintoja yleensä on, säädetään opetus- ja kulttuuriministeriön asetuksella.

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

Erikoisammattitutkintoja ja ammattitutkintoja voidaan suorittaa ammatillisesta aikuiskoulutuksesta annetun lain mukaisesti ammattitaidon hankkimistavasta riippumattomina näyttötutkintoina. Pääsääntöisesti erikoisammattitutkinnot ja ammattitutkinnot suoritetaan tutkinnon perusteiden mukaisesti vahvistetun opetussuunnitelman mukaisen valmistavan koulutuksen yhteydessä. Koulutuksen

yhteydessä suoritetaan useassa osassa eri tehtäväkokonaisuuksista muodostuvat monipuoliset näyttötutkinnot, joille on ominaista ammattityöntekijältä edellytetyn ammattitaidon mittaaminen. Erikoisammattitutkinnoissa arvioidaan alan vaativimpien työtehtävien hallinta. Tutkinnon perusteista päättää Opetushallitus. Erikoisammattitutkinnoissa hyväksymisen vaatimustaso vastaa noin viiden vuoden ja ammattitutkinto noin kolmen vuoden mekaanikkokokemuksen mukaista osaamista.

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

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

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

Pykälän *4 momentissa* Liikenteen turvallisuusvirastolle annettaisiin valtuudet antaa tarvittaessa tarkemmat määräykset siitä, mitkä tutkinnot katsottaisiin 1 momentissa tarkoitetulla tavalla soveltuvaksi tutkinnoiksi. Alalle soveltuvina ammattikorkeakoulu- ja teknikkotutkintoina voitaisiin nykyisen käytännön mukaisesti hyväksyä autolinjojen tutkintojen lisäksi ne kuljetus-, logistiikka- ja konelinjojen tutkinnot, jotka sisältäisivät riittävän määrän konetekniikan perusopintoja. Erikoisammattitutkintoina voitaisiin hyväksyä ainakin automekaanikon- ja autoalan työnjohdon erikoisammattitutkinnot sekä ammattitutkintoina henkilöauto- ja raskaskalustomekaanikon ammattitutkinnot.

Erillisellä siirtymäsäännöksellä säädettäisiin voimassa olevassa katsastuslupalaissa edellytetyt katsastajan pätevyysvaatimukset täyttävien katsastuksia suorittavien henkilöiden täyttävän tämän pykälän peruskoulutusvaatimuksen.

17 §. Katsastajan lisäkoulutus. Katsastajalta edellytettävät lisäkoulutusvaatimukset vastaisivat *1 momentin* mukaan pääosin voimassa olevan katsastuslupalain ja ajoneuvojen katsastushenkilöstön lisäkoulutuksesta annetun liikenneministeriön päätöksen sisältöä.

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

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

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

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

Pykälän 4 momenttiin otettaisiin pitkälti voimassa olevan katsastuslupalain mukainen valtuussäännös. Lisäkoulutusta koskevat säännökset ovat katsastushenkilöstön lisäkoulutuksesta annetussa liikenneministeriön päätöksessä. Ehdotetun lain vuoksi nykyisin voimassa olevia asetustasoisia säännöksiä ei ole tarkoitus muuttaa asiallisesti. Joitakin säännöksiä jouduttaisiin kuitenkin kumoamaan tai muutaman sen vuoksi, että jatkossa asiasta säädettäisiin laissa.

Erillisellä siirtymäsäännöksellä säädettäisiin voimassa olevassa katsastuslupalaissa edellytetyt katsastajan pätevyysvaatimukset täyttävien katsastuksia suorittavien henkilöiden täyttävän tämän pykälän lisäkoulutusvaatimukset.

18 §. Poikkeus peruskoulutusvaatimuksesta. Pykälään otettaisiin nykyisin ajoneuvojen katsastushenkilöstön lisäkoulutuksesta annetussa liikenneministeriön päätöksessä oleva insinööriopiskelijoihin sovellettava määräaikainen poikkeus katsastajan peruskoulutusvaatimuksesta ennen tutkinnon suorittamista. Lisäksi ammattiaineiden perusopinnot suorittaneiden insinööriopiskelijoiden määräaikaista oikeutta suorittaa katsastuksia pidennettäisiin kahteen vuoteen sekä laajennettaisiin koskemaan muitakin kuin kevyiden ajoneuvojen katsastuksia. Pysyvän katsastusoikeuden omaavan katsastajan läsnäoloa ei myöskään enää edellytettäisi katsastuksia suoritettaessa.

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

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

Pykälän 2 momenttiin annettaisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle valtuudet antaa tarkempia määräyksiä vastuuhenkilöltä edellytettävästä 1 momentin mukaisesta käytännön kokemuksesta katsastustehtävistä. Kokemuksen riittävydestä annettavat tarkemmat määräykset vastaisivat nykyistä käytäntöä.

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

Erillisellä siirtymäsäännöksellä säädettäisiin voimassa olevassa katsastuslupaissa edellytetyt katsastustoiminnasta vastaavan henkilön pätevyysvaatimukset täyttävien katsastuksista vastaavien henkilöiden täyttävän tämän pykälän ammattitaitovaatimukset.

4 luku

Katsastusten suorittamisen yleiset vaatimukset

20 §. *Katsastusluvan mukisen toiminnan aloittaminen.* Ehdotetun pykälän mukaan katsastuslupa raukeaisi, jos luvanmukaista toimintaa ei aloiteta kuuden kuukauden kuluessa katsastusluvan myöntämisestä. Määräaikaa voitaisiin erityisestä syystä pidentää. Kun kyse olisi jostain asiallisesti hyväksyttävästä perusteesta, pidennys voitaisiin myöntää.

Voimassa olevan katsastuslupalain 12 §:n 2 momentin mukaan toimilupa raukeaa, jos katsastustoimintaa ei ole aloitettu kuuden kuukauden kuluessa toimiluvan myöntämisestä. Lakiehdotuksen 41 §:n 2 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusviraston olisi peruutettava katsastuslupa määräajaksi tai kokonaan, jos katsastustoimipaikalla ei harjoiteta säännöllistä katsastustoimintaa. Jos myönnetyn katsastusluvan nojalla ei käynnistettäisi katsastustoimintaa kuuden kuukauden kuluessa katsastusluvan myöntämisestä, katsastuslupa olisi peruutettava. Edellytyksenä luonnollisesti olisi, että luvanhaltija ei olisi pyytänyt toiminnan käynnistämiseen pidennystä kuuden kuukauden kuluessa katsastusluvan myöntämisestä. Lupaa peruutettaessa olisi sovellettava hallintolain säännöksiä muun ohessa kuulemalla luvanhaltija.

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

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

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

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

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

Katsastuslupalain uudistamisesta erillään on tarkoitus muuttaa katsastusasetusta siten, ettei määräaikaikatsastuksessa hylätyn ajoneuvon jälkitarkastusta vaadita enää suoritettavaksi samassa katsastustoimipaikassa, jossa ajoneuvo on hylätty. Tällainen muutos antaisi kuluttajalle mahdollisuuden viedä katsastuksessa hylätty ajoneuvo jälkitarkastukseen toiseen katsastustoimipaikkaan, mikä osaltaan vähentäisi katsastustoimipaikan mahdollisuutta pyrkiä sitomaan kyseisessä toimipaikassa katsastukseen tuleva ajoneuvo toimipaikassa tarjottaviin korjaus- tai huoltopalveluihin.

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

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

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

Lakiehdotuksen 6 §:n mukaan katsastuslupan haltijalta edellytettäisiin katsastustoiminnassa vähintään SFS-EN ISO 9001:2008 standardin vaatimukset täyttävää sertifioitua laadunhallintajärjestelmää. Sertifioidulla laadunhallintajärjestelmällä varmistetaan katsastustoimintaan kuuluvissa tehtä-

vissä ja toiminnan organisoinnissa asiakkaiden tasapuolinen ja syrjimätön sekä muusta katsastustoimipaikan mahdollisesta liiketoiminnasta riippumaton kohtelu.

22 §. *Poikkeus hallintolain esteellisyysvaatimuksesta katsastuksessa.* Pykälässä säädettäisiin katsastajalle poikkeus hallintolain (434/2010) esteellisyysvaatimuksesta.

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

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

Muilta osin katsastustoiminnassa tulisi soveltaa hallintolain esteellisyysäännöksiä, koska katsastuksessa on kyse julkisesta hallintotehtävästä. Katsastusluvan haltijan toimipaikassa ei saisi määräaika- ja valvontakatsastaa katsastusluvan haltijan tai hänen omistamansa yrityksen omistamia tai hallitsemia ajoneuvoja. Lisäksi saman ajoneuvon katsastuksen ja ajoneuvon kohdistuvan muun toimenpiteen tulisi 21 §:n mukaan olla kaksi erillistä toisistaan erottuvaa toimenpidettä. Katsastusluvan haltijan tulisi 6 §:n mukaan myös osoittaa organisoivansa katsastustoimintansa ja muun kaupallisen toimintansa niin, ettei muu kaupallinen toiminta vaikuta katsastusten lopputulokseen.

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

Hyvän hallinnon toteuttamista niissä toimipaikoissa, jotka tarjoavat ajoneuvon kohdistuvia muitakin palveluita kuin katsastuspalveluita, tukee osaltaan 6 §:ssä oleva vaatimus noudattaa katsastustoiminnan harjoittamisessa vähintään SFS-ISO 9001:2008 standardin vaatimukset täyttävää sertifioidua laadunhallintajärjestelmää. Laadunhallintajärjestelmä edesauttaa toimipaikan toiminnan ylläpitämistä niin, että katsastustoiminta ja mahdollinen muu ajoneuvon kohdistuva palvelutarjonta olisi yrityksen toiminnassa toteutettu toisistaan erillään.

23 §. *Katsastuksen suorittaminen katsastustoimipaikan ulkopuolella.* Pykälä vastaisi asiallisesti ajoneuvojen katsastusluvista annetun liikenneministeriön päätöksen 7 §:ää.

Pykälän 1 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusviraston määräämin ehdoin saataisiin katsastustoimipaikan ulkopuolella katsastaa sellaisia ajoneuvoja, joita ei tieliikenteessä yleisesti sallittujen mittojen, massojen tai muiden ominaisuuksien vuoksi ole mahdollista katsastaa katsastustoimipaikan tiloissa taikka joiden katsastus muutoin olisi epätarkoituksenmukaista katsastustoimipaikan tiloissa. Nykyisin tällaisiin tapauksiin myönnetään Liikenteen turvallisuusvirastosta lupia tapaus-

kohtaisesti ja niitä on vuosittain noin 100 kappaletta. Yksi lupa voisi koskea useampaa ajoneuvoa, jotka kaikki katsastettaisiin samassa toimipaikan ulkopuolisessa paikassa samaan aikaan.

Pykälän *2 momentin* mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi poikkeustapauksessa ja määräämillään ehdoilla antaa luvan katsastaa katsastustoimipaikan ulkopuolella sellaisia ajoneuvoja, joita ajoneuvojen suuren lukumäärän, liikenneturvallisuuden, ympäristöseikkojen tai muun vastaavan syyn takia on epätarkoituksenmukaista tuoda katsastustoimipaikalle katsastettaviksi. Katsastuksiin käytettävien tilojen tulisi olla Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymät. Käytännössä tilat tulisi siten tarkastaa ennen kuin lupa voidaan myöntää. Tällaisia pysyviä lupia on nykyisin voimassa noin 30 kappaletta.

Pykälän *3 momentissa* edellytettäisiin, että toimipaikan ulkopuolella suoritettaviin katsastuksiin käytettävät tilat ja laitteet soveltuvat käyttötarkoituksiinsa ja ovat asianmukaisesti huollettuja ja tarkastettuja.

24 §. Palvelutietojen ja katsastushintojen ilmoittaminen katsastuspalvelurekisteriin. Lakiehdotuksen 2 §:n 5 kohdassa määriteltäisiin katsastuspalvelurekisteri. Määrittelyn mukaan kyseessä olisi Liikenteen turvallisuusviraston automaattisen tietojenkäsittelyn avulla internetissä pitämä julkinen rekisteri, jossa olisi tietoja katsastusluvan haltijoista ja niiden katsastuspalveluihin liittyvistä asioista. Rekisteri olisi Liikenteen turvallisuusviraston sähköisessä palvelussa kaikkien käytettävissä. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi myös itse hyödyntää rekisteriä julkaisemalla kansalaisille erilaisia hintatietoja, tilastoja ja tiedotteita.

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

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

Momentin *2 kohdan* mukaan rekisteriin olisi talletettava katsastuslajeittain tiedot palveluajoista, jolloin katsastuspalveluja on kunkin ajoneuvoluokan ajoneuvoille saatavissa. Palveluajoilla tarkoitettaisiin sekä viikonpäiviä että kellonaikoja. Vaikka ehdotetun 41 §:n mukaan katsastusluvan haltijan edellytetään harjoittavan luvanmukaista katsastustoimintaa säännöllisesti, katsastuspalveluja ei kuitenkaan tarvitse olla saatavilla joka päivä.

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

Pykälän *2 momentin* mukaan Liikenteen turvallisuusvirastolla olisi oikeus muuttaa katsastuspalvelurekisteriin talletettuja tietoja. Tarkoituksena ei ole, että virasto korjasi rekisterissä olevia tietoja. Näiden korjausten ja muutosten tekeminen kuuluisi katsastusluvan haltijalle. Havaitessaan tai saadessaan muutoin tiedon katsastusluvan haltijan rekisteriin tallettamista virheellisistä tiedoista, virasto voisi ryhtyä 41 ja 43 §:ssä tarkoitettuihin toimenpiteisiin.

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

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

Lakiehdotuksen 54 §:ssä säädettäisiin, että lain 24 § tulisi voimaan vasta vuoden kuluttua lain voimaantulosta. Näin varattaisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle aikaa rekisterin ja siihen liittyvän tietojärjestelmän valmistamiseen.

Lakiehdotuksen 55 §:n 2–4 momentissa olisi myös viittauksia ehdotettuun 24 §:ään. Luvanhaltijoiden olisi talletettava 24 §:n 1 momentissa tarkoitetut tiedot rekisteriin kuukauden kuluessa mainitun 24 §:n voimaantulosta. Näin varattaisiin luvanhaltijoilla aikaa tallettaa tiedot rekisteriin. Velvoite koskisi voimassa olevien toimilupien luvanhaltijoita ja lain voimaantulon jälkeen myönnettävien katsastuslupien luvanhaltijoita.

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

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

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

26 §. Katsastustoiminnan päättymisen. Pykälä vastaisi voimassa olevan katsastuslupalain 17 §:ää. Pykälään lisättäisiin kuitenkin viittaus 25 §:n soveltamiseen. Katsastustoiminnan päättyessä katsastusasiakirjat toimitettaisiin pyynnöstä Liikenteen turvallisuusvirastoon, joka säilyttäisi ne. Lakiehdotuksen 25 §:n 2 momentissa tarkoitettujen asiakirjojen säilytysajat olisivat mainitun momentin mukaan 2 ja 15 vuotta.

5 luku

Koulutuslupa lisäkoulutukseen

27 §. Lisäkoulutuksen antaja. Ehdotetun 1 *momentin* mukaan lisäkoulutuksen antajaa koskevat säännökset säilyisivät asiallisesti pääosin ennallaan. Ehdotetut muutokset sisältäisivät lähinnä tekni-

siä ja kielellisiä korjauksia. Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin maininta koulutuksen antamisen edellyttämästä koulutusluvasta, mikä vastaisi voimassa olevassa katsastuslupalaissa olevaa koulutuksen antajan hyväksyntää koskevaa mainintaa. Luvan myöntämistä ei enää rajattaisi yhteisöille, vaan jatkossa lupa voitaisiin myöntää myös esimerkiksi luonnolliselle henkilölle.

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

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

28 §. Koulutusluvan myöntämisen edellytykset. Koulutusluvan myöntämisen edellytykset vastaisivat pääosin voimassa olevan katsastuslupalain ja ajoneuvojen katsastushenkilöstön lisäkoulutuksesta annetun liikenneministeriön päätöksen sisältöä. Pykälään ehdotettaisiin otettavaksi voimassa olevassa katsastuslupalaissa olevan koulutustoiminnasta vastaavaa henkilöä koskevan pätevyysvaatimuksen lisäksi liikenneministeriön päätöksessä säädetyt vaatimukset opetushenkilöstöstä, toimitiloista, opetusmateriaalista ja -välineistä sekä koulutusohjelmasta. Luvat myönnettäisiin jatkossa toistaiseksi voimassa olevina.

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

29 §. Koulutusluvan hakeminen. Ehdotettuun 1 momenttiin otettaisiin aiemmin ajoneuvojen katsastushenkilöstön lisäkoulutuksesta annetussa liikenneministeriön päätöksessä olleet vaatimukset koulutusluvan hakemisesta. Säännöksiin ehdotetaan tehtäviksi vain vähäisiä täsmennyksiä. Hakijan tulisi esittää selvitys siitä, missä laajuudessa koulutusoikeutta haetaan, sekä tiedot koulutustoiminnasta vastaavasta henkilöstä sekä hänen työkokemuksestaan ja kokemuksestaan koulutus- ja opetustoiminnasta. Myös opetushenkilöstöstä sekä heidän koulutuksestaan, työkokemuksestaan ja perehtyneisyydestään opetusaiheisiin ja -opetusmenetelmiin tulisi esittää selvitys. Opetusmateriaalin ajantasaisuuden varmistamiseksi hakijan tulisi esittää selvitys myös opetusmateriaalista. Hakemukseen olisi liitettävä koulutusohjelma, josta käyvät ilmi opetettavat asiat, ajankäyttö ja suunnitellut opetusmenetelmät. Hakemukseen olisi liitettävä tiedot myös paikoista, joissa koulutusta pääosin annetaan, sekä selvitys harjoittelun ja kokeiden järjestelyistä. Lisäksi hakemuksen yhteydessä tulisi esittää selvitys koulutukseen osallistumisen ehdoista sekä arvio koulutustoiminnan käynnistämisen ajankohdasta.

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

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

30 §. Koulutusluvan myöntäminen. Pykälään otettaisiin erillinen koulutusluvan myöntämistä koskeva säännös. Säännöksen sisältö vastaisi asiallisesti voimassa olevassa katsastuslupalaisissa olevaa koulutusluvan antajan koulutusoikeutta koskevaa säännöstä.

31 §. Lisäkoulutukseen liittyvät kokeet. Lisäkoulutukseen liittyviä kokeita koskevat säännökset säilyisivät pääosin ennallaan. Pykälän 1 momentin mukaan voimassa olevaa katsastuslupalakia vastaavasti Liikenteen turvallisuusvirasto järjestäisi katsastajatutkinnon loppukokeet ja koulutuksen antaja muut erikoiskoulutuksen kokeet.

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

Pykälän 3 momentin mukaan liikenne- ja viestintäministeriö antaisi voimassa olevaa katsastuslupalakia vastaavasti säännökset kokeista ja niiden pääsyvaatimuksista, kokeiden valvonnasta, kokeista annettavasta todistuksesta sekä muista kokeisiin liittyvistä asioista. Vastaavasti Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi edelleen tarkemmat määräykset kokeiden arvostelu- ja hyväksymisperusteista.

32 §. Tasapuolisuus koulutuksen antamisessa. Pykälän 1 momenttiin otettaisiin säännös koulutusluvan haltijan velvollisuudesta antaa lisäkoulutusta kaikille vaatimukset täyttävälle henkilölle. Ehdotetulla muutoksella pyritään katsastustoimipaikkojen ja katsastajien määrän mahdollisesta lisääntymisestä huolimatta varmistamaan riittävä koulutetun henkilökunnan saanti.

Pykälän 2 momentin mukaan koulutusluvan haltijan olisi toiminnassaan noudatettava kielilain säännöksiä soveltuvin osin. Käytännössä tämä tarkoittaisi sitä, että katsastustoiminnassa edellytettävää koulutusta ja keskeisintä koulutusmateriaalia tulee olla saatavilla myös ruotsiksi.

33 §. Hyvä hallinto. Ehdotettu pykälä vastaa asiallisesti voimassa olevan katsastuslupalain 14 §:ää. Pykälässä ei kuitenkaan mainittaisi katsastusluvan haltijaa. Katsastuksessa on selkeästi kyse perustuslain 124 §:ssä tarkoitettusta julkisesta hallintotehtävästä, joten katsastusluvan haltijan katsastustoiminnassa on ilman erityistä säännöstä joka tapauksessa sovellettava hallintolakia ja viranomaisen toiminnan julkisuudesta annettua lakia, joihin tässä pykälässä viitataan.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että koulutusluvan haltijan olisi toiminnassaan noudatettava katsastusluvista ehdotetussa laissa tarkoitettuja tehtäviä hoitaessaan hallintolakia, jotta perustuslain mukainen hyvä hallinto varmistettaisiin. Koulutusluvan haltijan palveluksessa olevalle säädettäisiin kuitenkin hallintolain soveltamista koskevasta poikkeuksesta. Koulutusoikeuden haltijan palveluksessa olevaan ei edelleenkaan sovellettaisi hallintolain 28 §:n 1 momentin 4 kohtaa. Mainitun 4 kohdan mukaan virkamies on esteellinen, jos hän on palvelussuhteessa tai käsiteltävään asiaan liittyvässä toimeksiantosuhteessa asianosaiseen tai siihen, jolle asian ratkaisusta on odotettavissa erityistä hyötyä tai vahinkoa. Hallintolaista säädetyin poikkeuksen tarkoituksena on nykykäytännön mukaisesti mahdollistaa koulutusluvan haltijan kouluttajien toimiminen silloin, kun toiminta kohdistuu oman työnantajan palveluksessa olevaan henkilöstöön, esimerkiksi kokeiden valvonnassa ja tarkastamisessa. Tarkoituksena ei ole muuttaa nykyistä soveltamiskäytäntöä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin asiallisesti lähes nykyiseen tapaan, että koulutusluvan haltijan on laissa tarkoitettuja tehtäviään hoitaessaan noudatettava, mitä viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa säädetään.

6 luku

Valvonta

34 §. *Katsastustoiminnan seuranta.* Pykälässä annettaisiin Liikenteen turvallisuusviraston tehtäväksi katsastuspalveluiden alueellisen tarjonnan, katsastuksesta perittävien maksujen kehityksen ja katsastustoiminnan muunkin harjoittamisen seuranta Suomessa. Liikenteen turvallisuusviraston olisi raportoitava seurannan tuloksista vuosittain liikenne- ja viestintäministeriölle. Katsastustoimintaa seurattaisiin 24 §:ssä tarkoitettun katsastuspalvelurekisterin avulla. Seurannan avulla olisi mahdollista saada luotettavaa ja ajantasaista tietoa katsastuspalveluiden hinnoista ja saatavuudesta sekä niiden kehityksestä. Tietoja voitaisiin käyttää esimerkiksi alan tutkimuksiin ja lainsäädännön kehitystarpeiden määrittelyyn tulevaisuudessa

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

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

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

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

Tehokkaaksi määräaikaista katsastusten valvontavälineeksi on havaittu testiauto, jossa on tietyt viat ja jota käytetään useilla katsastustoimipaikoilla katsastuksessa. Testiauton käyttöä valvonnassa on tarkoitus lisätä. Lisäksi suoritettaisiin edelleen säännöllisesti tarkastuksia toimipaikoilla. Valvonnan tehostamiseksi Liikenteen turvallisuusvirastolle ehdotetaan 38 §:ssä mahdollisuutta ostaa katsastustoimipaikkojen valvontaan käytettäviä palveluita niiden tuottajilta. Lakiehdotuksen 39 §:n mukaan virastolle annettaisiin oikeus pysäyttää juuri katsastettu ajoneuvo ja suorittaa sille juuri suoritettua katsastusta vastaava tarkastus. Tämän perusteella virasto voisi puuttua katsastustoimipaikan toimintaan.

taan. Ehdotetulla oikeudella voidaan arvioida olevan tärkeä valvonnallinen vaikutus erityisesti määraaikaiskatsastuksien valvonnassa.

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

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

Viittaukset Ajoneuvohallintokeskukseen on muutettu viittauksiksi Liikenteen turvallisuusvirastoon.

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

Pykälän 1 momenttiin otettaisiin katsastuslupan haltijalle uusi velvollisuus antaa Liikenteen turvallisuusvirastolle katsastustoiminnan valvontaa, seurantaa ja tutkimustoimintaa varten tiedot edellisen ja kuluvan vuoden aikana katsastuksista perityistä maksuista katsastuslajeittain ja ajoneuvoluokittain. Tämä velvollisuus varmistaisi sen, että Liikenteen turvallisuusvirastolla olisi oikeus saada riittävät ja oikeat tiedot katsastusten hinnoista, joiden raportoinnista liikenne- ja viestintäministeriölle säädettäisiin 34 §:ssä.

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

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

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

Pykälän 2 *momentissa* säädettäisiin, että sopimuskumppanin ja tarkastuksen suorittavan henkilön tulee olla ammattitaitoisia suorittamaan kyseessä olevia tarkastuksia. Liikenteen turvallisuusvirasto valvoisi, että sopimuskumppani ja tarkastaja suorittavat tarkastukset säännösten ja sopimuksen mukaisesti. Liikenteen turvallisuusvirasto vastaisi näistäkin tarkastuksista samalla tavalla kuin olisi itse ne suorittanut.

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

39 §. Katsastetun ajoneuvon tarkastus. Pykälässä täsmennettäisiin 35 §:ssä tarkoitettuun valvontaan käytettäviä keinoja siten, että 1 *momentissa* annettaisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle katsastustoiminnan valvomiseksi oikeus pysäyttää katsastustoimipaikalta poistuva ajoneuvo ja suorittaa ajoneuvolle juuri suoritettua katsastusta vastaava tarkastus tai osa siitä.

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

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

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

40 §. Ajoneuvon määrääminen valvontakatsastukseen. Pykälässä täsmennettäisiin 35 §:ssä tarkoitettuun valvontaan käytettäviä keinoja siten, että 1 *momentin* mukaan Liikenteen turvallisuusvirastolle annettaisiin oikeus määrätä ajoneuvo katsastustehtävien valvomiseksi valvontakatsastukseen. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi myös itse suorittaa kyseisen katsastuksen. Valvontakatsastukseen määräämisen edellytyksenä olisi, että Liikenteen turvallisuusvirasto on havainnut tai saanut muutoin tiedon, että ajoneuvon kunnossa tai säännöstenmukaisuudessa on ilmeisesti sellainen puute tai vika, jonka johdosta ajoneuvo olisi pitänyt hylätä katsastuksessa. Ajoneuvoa ei siten voitaisi edellyttää valvontakatsastukseen sellaisten vähäisten vikojen tai puutteiden johdosta, jotka katsastuksessa arvosteltaisiin korjauskehotuksiksi. Ajoneuvo määrättäisiin valvontakatsastukseen esimerkiksi silloin, kun 39 §:ssä tarkoitettussa ajoneuvon tarkastuksessa havaittaisiin ajoneuvon kunnossa tai säännöstenmukaisuudessa vakavia puutteita, joihin katsastuksessa ei ole puututtu.

Liikenteen turvallisuusvirasto määräisi ajoneuvon valvontakatsastukseen sellaisissa tapauksissa, joissa vikojen olemassaolo katsastusajankohtana on selvää. Jos määräaikaiskatsastuksesta on kulu-
nut jo pitkähkön aikaa, tarkastusta ei enää yleensä voitaisi tehdä katsastustoiminnan valvomiseksi. Rekisteröinti- ja muutoskatsastusten vuoksi valvontakatsastukseen määrääminen saattaa olla perusteltua katsastustoiminnan valvomiseksi pidemmänkin ajan kuluttua. Pykälän perusteella voitaisiin perustellusta syystä määrätä valvontakatsastukseen myös sellainen ajoneuvo, joka on katsastettu ennen katsastusluvista nyt ehdotetun lain voimaantuloa.

Pykälän 2 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusviraston suorittama valvontakatsastus saataisiin suorittaa korvauksetta siinä katsastustoimipaikassa, jossa tarkastukseen määrätty ajoneuvo on edellisen kerran katsastettu. Jos Liikenteen turvallisuusvirasto tarkastaisi auton jollain toisella toimipaikalla, tilojen laitteiden käytöstä pitäisi sopia kyseisen toimipaikan kanssa.

Pykälän 3 momentissa viitattaisiin 39 §:n 4 momenttiin. Liikenteen turvallisuusviraston virkamiehellä olisi oltava todistus oikeudestaan suorittaa valvontakatsastuksia ja todistus olisi pyydettyä esitettävä valvontakatsastettavan ajoneuvon kuljettajalle.

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

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin niistä tapauksista, jolloin Liikenteen turvallisuusviraston olisi peruutettava katsastuslupa määräajaksi tai kokonaan, jos huomautus ja varoitus eivät olisi 43 §:n perusteella riittäviä toimenpiteitä. Lupa olisi peruutettava määräajaksi tai kokonaan, jos katsastustoimipaikalla ei harjoitettasi säännöllistä katsastustoimintaa, toimintaa ei harjoitettaisi katsastuspalvelurekisteriin tehdyn ilmoituksen mukaisesti, katsastusluvan haltija ei enää täyttäisi katsastusluvan myöntämisen edellytyksiä, katsastustoimipaikalla katsastuksia suorittava henkilöstö ei täyttäisi säädettyjä ammattitaito- tai luotettavuusvaatimuksia tai katsastusluvan haltija olisi laiminlyönyt katsastustoiminnan valvontamaksun maksamisen maksukehotuksesta huolimatta.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin niistä tapauksista, jolloin Liikenteen turvallisuusvirasto voisi peruuttaa katsastusluvan määräajaksi tai kokonaan, jos huomautus ja varoitus eivät olisi 43 §:n perusteella riittäviä toimenpiteitä.

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

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

Momentin 3 kohdan mukaan luvan voisi peruuttaa, jos katsastuksissa havaittujen vikojen tai puutteiden määrä taikka katsastuksessa ensimmäisellä kerralla hylättyjen ajoneuvojen suhteellinen osuus perusteettomasti poikkeaisi merkittävästi toimipaikalla katsastajakohtaisesti tai yleisestä valtakunnallisesta tasosta tai toimipaikalle esitettyjen ajoneuvojen tosiasiallisesta kunnosta. Uutena toimenpidemahdollisuutena voimassa olevan katsastuslupalain 21 §:n 2 momentin 2 kohtaan nähden lisättäisiin mahdollisuus puuttua katsastustoimipaikan toimintaan myös silloin, jos katsastuksissa kokonaisuutenaan havaittujen vikojen tai puutteiden määrät poikkeavat perusteettomasti toisistaan. Uutta olisi myös se, että havaittujen vikojen tai puutteiden määrää ja hylättyjen ajoneuvojen osuutta tarkasteltaisiin yleisen valtakunnallisen tason lisäksi myös katsastajakohtaisesti sekä toimipaikalle katsastukseen esitettyjen ajoneuvojen tosiasialliseen kuntoon verraten. Nämä uudet keinot tehostai-

sivat Liikenteen turvallisuusviraston mahdollisuuksia puuttua katsastustoiminnan laatuun vaikuttaviin seikkoihin.

Momentin *4 kohdan* mukaan luvan voisi peruuttaa, jos katsastuksessa on laiminlyöty ajoneuvojen verotukseen liittyvää valvontaa tai muutoin jätetty suorittamatta katsastuksen yhteydessä erikseen suoritettavaksi säädetty tehtävä. Kohta vastaisi voimassa olevan katsastuslupalain 21 §:n 2 momentin 3 kohtaa.

Momentin *5 kohdan* mukaan luvan voisi peruuttaa, jos toiminnassa on rikottu 21 §:ssä säädettyä tasapuolisuusvaatimusta tai muuta ehdotetussa laissa tai sen nojalla säädettyä tai määrättyä vaatimusta. Muuksi laissa säädettyksi tai määrättyksi vaatimukseksi katsottaisiin esimerkiksi sellainen tapaus, jossa katsastustoimipaikka ei aloita toimintaansa 20 §:n mukaisessa kuuden kuukauden kuluessa sen jälkeen, kun katsastuslupa on myönnetty. Kohta vastaisi voimassa olevan katsastuslupalain 21 §:n 2 momentin 4 kohtaa.

42 §. Toimenpiteet katsastajan katsastustoiminnan puutteiden johdosta. Pykälässä annettaisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle uusi oikeus puuttua myös katsastajan toimintaan luvanhaltijan katsastuslupaan puuttumisen lisäksi, jos katsastajan katsastustoiminnassa on puutteita. Tämä tehostaisi valvonnan mahdollisuuksia ja korostaisi myös katsastajan omaa vastuuta tekemistään päätöksistä.

Pykälän *1 momentin* mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi katsastajan puutteellisen toiminnan vuoksi kieltää katsastajaa suorittamasta katsastuksia enintään kuuden kuukauden määräajan, jos huomautus tai varoitus ei olisi 43 §:n perusteella riittäviä toimenpiteitä.

Kieltoon johtavat syyt vastaisivat sisällöllisesti 41 §:n 3 momentin mukaisia katsastusluvan peruuttamista koskevia syitä lukuun ottamatta mainitun 41 §:n 3 momentin 3 kohtaa. Pykälän 1 momentin 3 kohdan mukaan katsastajaa voitaisiin kuitenkin kieltää suorittamasta katsastuksia myös, jos katsastaja olisi tarpeettomasti edellyttänyt korjattavaksi ajoneuvon vikoja tai puutteita.

43 §. Huomautus ja varoitus. Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin, milloin Liikenteen turvallisuusviraston olisi 41 §:n 2 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa annettava katsastusluvan haltijalle katsastusluvan peruuttamisen sijasta huomautus tai kirjallinen varoitus. Jos rikkomukset, puutteet tai laiminlyönnit olisi korjattu tai luvan peruuttaminen olisi kohtuutonta, olisi luvan peruuttamisen sijasta annettava huomautus tai kirjallinen varoitus.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin, milloin Liikenteen turvallisuusviraston olisi 41 §:n 3 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa annettava katsastusluvan haltijalle katsastusluvan peruuttamisen sijasta huomautus tai kirjallinen varoitus. Jos rikkomukset, puutteet tai laiminlyönnit olisivat vähäisiä tai ne olisi korjattu tai luvan peruuttaminen olisi kohtuutonta, olisi luvan peruuttamisen sijasta annettava huomautus tai kirjallinen varoitus.

Pykälän *3 momentissa* säädettäisiin, milloin Liikenteen turvallisuusviraston olisi 42 §:ssä tarkoitetuissa tapauksissa annettava katsastajalle katsastusten suorittamiskiellon sijasta huomautus tai kirjallinen varoitus. Jos ilmenneet rikkomukset olisivat vähäisiä tai kielto olisi kohtuutonta, katsastusten suorittamiskiellon sijasta olisi annettava huomautus tai kirjallinen varoitus. Ilmenneiden rikkomusten tulisi siis olla vähäistä suurempia, jotta katsastusten suorittaminen voitaisiin kieltää.

44 §. Väliaikaiset toimenpiteet katsastustoiminnan puutteiden johdosta. Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin sellaisista toimenpiteistä, joiden avulla Liikenteen turvallisuusvirasto voisi puuttua katsastustoimipaikan tai katsastajan toimintaan välittömästi havaitessaan niiden toiminnassa olennaisia

puutteita tai väärinkäytöksiä. Pykälä vastaisi katsastustoimipaikkaan kohdistettavien toimenpiteiden osalta asiallisesti voimassa olevan katsastuslupalain 21 §:n 2 momentissa säädettyä. Uutena toimenpiteenä välittömiä toimenpiteitä voitaisiin kohdistaa myös katsastajaan, jolta voitaisiin väliaikaisesti kieltää katsastusten suorittaminen, estää ajoneuvoliikenteen tietojärjestelmän käyttö ja tietojen tallentaminen tietojärjestelmään. Pykälän perusteella määrätty väliaikainen kieltö sekä käytön ja tallentamisen estäminen olisivat voimassa kunnes asia olisi ratkaistu 41–43 §:n nojalla. Asia tulisi ratkaista ilman aiheetonta viivytystä.

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

45 §. Koulutusluvan peruuttaminen. Koulutusluvan peruuttamista koskevia säännöksiä ehdotetaan täsmennettäväksi. Pykälän 1 momenttiin otettaisiin säännös, jolla muutettaisiin voimassa olevassa katsastuslupaissa olevaa koulutusluvan peruuttamista koskevaa pykälää. Liikenneturvallisuusviraston olisi peruutettava koulutuslupa, jos koulutusluvan haltija ei enää täyttäisi luvan myöntämisen edellytyksiä, jollei 3 momentista muuta johtuisi.

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

Pykälän 3 momenttiin otettaisiin koulutusluvan myöntäjälle velvollisuus antaa luvan peruuttamisen sijasta luvan haltijalle huomautus ja tarvittaessa varoitus. Ehdotetulla muutoksella parannettaisiin koulutusluvan haltijan ja koulutettavien oikeusturvaa.

46 §. Katsastustoimipaikan toimitilan tai laitteen käyttökielto. Pykälässä säädettäisiin voimassa olevan katsastuslupalain 22 §:n 1 momentin mukaisesti katsastustoiminnassa käytettävien toimitilojen ja laitteiden käyttökielloista tai käytön rajoittamisesta sellaisissa tapauksissa, että tila tai laite ei täytä niille ehdotetussa laissa ja sen nojalla asetettuja vaatimuksia.

7 luku

Erinäiset säännökset

47 §. Henkilörekisteritiedot. Pykälä vastaisi asiallisesti voimassa olevan katsastuslupalain 23 §:ää. Pykälässä puhuttaisiin kuitenkin ajoneuvoliikennerekisteristä ajokorttirekisterin sijaan, koska nykyisin ei ole enää erillistä ajokorttirekisteriä. Lisäksi tietojen luovuttamisesta puhuttaessa todettaisiin, että tiedot voidaan luovuttaa salassapitosäännösten estämättä. Rikosrekisterissä olevat tiedot ovat salassa pidettäviä ja ajoneuvoliikennerekisteristä saatavat tiedot voivat olla salassa pidettäviä.

48 §. Salassapitovelvollisuus. Pykälä vastaisi asiallisesti voimassa olevan katsastuslupalain 24 §:ää. Pykälässä viitattaisiin 8 §:n lisäksi 14 §:ään, jossa säädettäisiin katsastajan ja katsastustoiminnasta vastaavan henkilön luotettavuudesta.

49 §. Pakkokeinot. Pykälä vastaisi asiallisesti voimassa olevan katsastuslupalain 22 §:n 2 momenttia.

50 §. Rangaistussäännökset. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi rangaistussäännöksistä lähes samalla tavalla kuin voimassa olevassa katsastuslupaissa.

Pykälän *1 momentin* mukaan virkavallan anastuksesta siten kuin rikoslain 16 luvun 9 §:ssä säädetään, olisi tuomittava se, joka harjoittaa ajoneuvojen katsastustoimintaa ilman asianmukaista katsastuslupaa.

Ehdotetun pykälän *2 momentin* mukaan se, joka laiminlyö tässä laissa tai sen nojalla annetuissa säännöksissä säädetyn ilmoituksen tekemisen taikka estää tai haittaa lain 37 tai 39 §:ssä tarkoitettujen tarkastusten tekemistä on tuomittava ajoneuvojen katsastusluvista annettujen säännösten rikkomisesta sakkoon. Jos Liikenteen turvallisuusvirasto on hankkinut 37 §:ssä tarkoitettujen tarkastusten suorittajaksi yksityisen palvelun tuottajan, katsastusluvasta tai koulutusluvasta haltijan on päästettävä myös 38 §:ssä tarkoitettu Liikenteen turvallisuusviraston sopimuskumppani suorittamaan tarkastuksia. Momentissa tarkoitettuja ilmoituksia olisivat muun ohessa ehdotetun lain 4 §:ssä tarkoitettu ilmoittautuminen katsastustehtävien vähäisten osien tarkastusten tekijäksi, 27 §:ssä tarkoitettujen lisäkoulutuksen antajan ilmoitusvelvollisuus lisäkoulutuksen ajasta ja paikasta sekä 36 §:n mukainen ilmoitus katsastustoiminnasta ja koulutustoiminnasta vastaavien henkilöiden vaihtumisista ja muista toimintaa koskevista merkittävistä muutoksista sekä omistussuhteissa tapahtuneista muutoksista.

Pykälän *3 momentin* mukaan katsastajaan sovellettaisiin rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä. Ehdotettu momentti on asiallisesti samansisältöinen kuin voimassa olevassa katsastuslupalaissa.

Pykälän *4 momentin* mukaan rangaistus 48 §:ssä säädetyn salassapitovelvollisuuden rikkomisesta tuomittaisiin rikoslain 38 luvun 1 tai 2 §:n mukaan, jollei teko ole rangaistava rikoslain 40 luvun 5 §:n mukaan. Ehdotettu momentti on asiallisesti samansisältöinen kuin voimassa olevassa katsastuslupalaissa.

51 §. Oikaisun hakeminen. Pykälän mukaan oikaisua olisi mahdollista hakea katsastusluvasta haltijan katsastusasiassa sekä lisäkoulutuksen antajan koulutusasiassa tekemään päätökseen. Oikaisua olisi haettava Liikenteen turvallisuusvirastolta 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista. Lisäksi säädettäisiin, että katsastusluvasta haltijan ja lisäkoulutuksen antajan on liitettävä tekemäänsä päätökseen oikaisuvaatimusosoitus.

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

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

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

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

Liikenne- ja viestintäministeriö voisi edelleen antaa tarkempia säännöksiä katsastuslupan myöntämisen edellytyksistä, joista perussäännökset ovat lain 6 §:ssä. Tarkempia säännöksiä voitaisiin siten antaa esimerkiksi laatuvaatimuksista ja laadunvarmistuksesta. Katsastustoimipaikalla säilytettävistä asiakirjoista, joista osittain säädettäisiin 25 §:ssä, otettaisiin momenttiin voimassa olevan katsastuslupalain mukaisesti erillinen valtuussäännös, koska niillä ei aina ole selvää yhteyttä laatuvaatimukseen tai laadunvarmistukseen eikä luvan myöntämisen edellytyksiin. Jatkossa ei enää annettaisi tarkempia säännöksiä katsastusten suorittamisesta toimipaikan ulkopuolella, koska nuo säännökset olisivat 23 §:ssä. Koeajoradasta ei ole nykyisin ministeriön antamia tarkempia säännöksiä eikä niitä jatkossakaan tarvittaisi, koska katsastustoimipaikoilta ei lakiehdotuksen mukaan enää edellytetä erityistä koeajorataa, mitä on perusteltu lain 11 §:n perustelujen yhteydessä.

8 luku

Voimaantulo ja siirtymäsäännökset

54 §. Voimaantulo. Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan vuoden 2011 loppupuolella. Pykälän 1 *momentin* mukaan katsastuspalvelurekisterin määritelmää koskeva 2 §:n 6 kohta sekä palvelutietojen ja katsastushintojen ilmoittamista katsastuspalvelurekisteriin koskeva 24 § tulisivat kuitenkin voimaan vuoden kuluttua lain voimaantulosta.

Pykälän 2 *momentin* mukaan lain voimaan tullessa voimassaoleva katsastuslupalaki kumottaisiin. Sen katsastustoiminnan maksua koskeva 24 a § kumottaisiin kuitenkin vasta vuoden 2012 alusta, koska tämän esityksen yhteydessä ehdotettu laki katsastustoiminnan valvontamaksusta tulisi voimaan 1 päivästä tammikuuta 2012.

Pykälän 3 *momentin* alkuun otettaisiin tavanomainen voimaantulosäännös täytäntöönpanotoimiin ryhtymisestä. Lisäksi momentissa säädettäisiin, että Liikenteen turvallisuusvirasto voi jo ennen lain voimaantuloa ryhtyä katsastuspalvelurekisterin valmistelun edellyttämiin toimiin, vaikka rekisteriä koskevat säännökset tulisivat voimaan vasta vuoden kuluttua lain voimaantulosta.

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

Pykälän 2 *momentin* mukaan lain voimaantullessa voimassa olevat katsastusluvut olisivat sellaisinaan voimissa luvassa määrätyn ajan. Nykyiset luvat on myönnetty olemaan voimassa enintään viisi vuotta. Luvanhaltijaan sovellettaisiin muutoinkin voimassa olevan katsastuslupalain säännöksiä. Lain 5 §:ssä säädettäisiin katsastuslupien rajoittamisesta nykyisestä poikkeavalla tavalla. Jos luvanhaltija haluaisi soveltaa mainittua 5 §:ää, hänen olisi haettava uutta lupaa entisen tilalle. Muutoinkin, jos luvanhaltija haluaisi soveltaa ehdotetun lain säännöksiä, hänen olisi haettava uutta katsastuslupaa.

Ehdotuksen mukaan luvanhaltijan on kuitenkin talletettava 24 §:ssä tarkoitetut tiedot katsastuspalvelurekisteriin. Tästä säädettäisiin myös 4 momentissa. Lisäksi luvanhaltijaan sovellettaisiin 35–46 §:ää. Pykälissä olisi lähinnä kyse katsastustoiminnan valvontaan liittyvistä säännöksistä, joita sovellettaisiin lain voimaan tullessa voimassa oleviin lupiin ja tällaisten lupien luvanhaltijoihin sekä näiden katsastamien ajoneuvojen tarkastuksiin.

Pykälän 3 *momentti* täydentäisi 2 momenttia. Jos lain voimaantullessa voimassa oleva katsastuslupa olisi voimassa vähemmän aikaa kuin kolme vuotta, luvanhaltija saisi ilmoitettuaan asiasta Liikenteen turvallisuusvirastolle kuitenkin jatkaa nykyisen lupansa nojalla toimintaansa sellaisenaan kolme vuotta. Tällöin luvanhaltijaan sovellettaisiin nykyisen katsastuslupalain säännöksiä. Luvanhaltijaan sovellettaisiin kuitenkin tämä lain 24 ja 35–46 §:ää.

Pykälän 4 *momentin* mukaan kaikkien luvanhaltijoiden olisi ilmoitettava katsastuspalvelurekisteriin 24 §:ssä tarkoitetut tiedot kuukauden kuluessa siitä, kun mainittu 24 § tulisi voimaan. Lain 54 §:n 1 momentin mukaan 24 § tulisi voimaan vuoden kuluttua siitä, kun ehdotettu katsastuslupalaki tulee voimaan.

Nykyisiä sivutoimipisteitä koskevaa 5 *momenttia* on selostettu 7 §:n perustelujen yhteydessä.

Pykälän 6 *momentissa* säädettäisiin katsastustoimipaikan ulkopuolella suoritettavia katsastuksia koskevista siirtymäsäännöksistä. Lain 23 §:ssä säädettäisiin tällaisista katsastuksista. Katsastusluvan haltijoiden sopimukset ajoneuvojen katsastuksista katsastustoimipaikan ulkopuolella päättyisivät vuoden kuluttua lain voimaantulosta. Ehdotetun lain mukaan määräaikais- ja valvontakatsastuksia koskevat riippumattomuusvaatimukset muuttuisivat.

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

Pykälän 8 *momentti* koskisi katsastustoiminnasta vastaavien henkilöiden pätevyyttä. Lain voimaantullessa pätevät katsastustoiminnasta vastaavat henkilöt säilyttäisivät pätevyytensä ehdotetun lain tullessa voimaan. Myös heidän olisi kuitenkin jatkossa edelleen osallistuttava säädettyyn täydennyskoulutukseen määräajoin. Jos katsastustoimipaikalla suoritettaisiin erikoiskatsastuksia, heidän olisi osallistuttava myös erikoiskoulutuksen kertauskokeeseen säädetyin määräajoin. Voimassa olevan katsastuslupalain siirtymäsäännöksiä on osittain sovellettu eri tavoin, ja katsastustoiminnasta vastaavalta henkilöltä ei aina ole edellytetty erikoiskoulutuksen kertauskokeen suorittamista, vaikka katsastustoimipaikalla on suoritettu erikoiskatsastuksia. Tämä vuoksi momentissa todettaisiin, että myös heidän olisi osallistuttava erikoiskoulutuksen kertauskokeeseen viimeistään kolmen vuoden kuluttua lain voimaantulosta.

1.2 Laki ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä

1 luku

Yleiset säännökset

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

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

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

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

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

2 luku

Yksittäishyväksynnän myöntäjä ja yksittäishyväksynnän myöntäminen

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

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

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

Sopimus tehtäisiin toimipaikkakohtaisena. Tämä vastaisi katsastusluvista ehdotetun lain toimilupamenettelyä. Näin jokaista toimipaikkaa tarkastellaan erikseen vaatimusten täyttymistä arvioitaessa, jolloin erityisesti toimitilojen ja yksittäishyväksyntöjen myöntämisestä vastaavan henkilön vaatimusten tulisi täytyä jokaisella toimipaikalla. Edellytyksistä käyttää samaa yksittäishyväksyntöjen myöntämisestä vastaavaa henkilöä useammalla toimipaikalla säädettäisiin 15 §:ssä. Toimipaikka-kohtaisella sopimuksella vältytään myös siltä, että jos yhdellä yksittäisellä toimipaikalla toimitaan virheellisesti, ja sopimus joudutaan 27 §:n nojalla peruuttamaan, kaikkien toimipaikkojen sopimukset peruttaisiin samalla kertaa.

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

Maksettava korvaus määräytyisi toiminnasta aiheutuvien kustannusten perusteella, ja korvaus riippuisi ajoneuvoluokasta. Alueellisten erojen ja palvelun saatavuuden turvaamiseksi korvaus voisi riippua myös alueesta, jolla yksittäishyväksynnän myöntäjä toimii. Liikenteen turvallisuusviraston määräämä korvaus ilmoitettaisiin julkisesti aina etukäteen samassa yhteydessä, kun palvelun han-

kinnasta ilmoitettaisiin. Hankinnan ilmoittamisesta säädettäisiin 6 §:ssä. Korvaus sisältäisi kohtuullisen korvauksen palvelun tuottajalle.

Asiakkaalta yksittäishyväksynnästä perittävästä maksusta säädettäisiin 34 §:ssä.

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

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

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

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

Pykälän *1 kohdassa* edellytettäisiin kaupparekisteriotetta ja selvitystä yrityksen omistussuhteista taikka muita vastaavia selvityksiä. Muita vastaavia selvityksiä tarvittaisiin sellaisissa tilanteissa, joissa palveluntarjoaja ei olisi vielä hakuvaiheessa sijoittautunut Suomeen, jolloin palveluntarjoajalta ei myöskään voitaisi edellyttää kaupparekisteriotetta.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Pykälän *1 kohdan* mukaan sopimuksessa sovittaisiin palvelun laajuudesta. Tällä tarkoitettaisiin sitä, onko yksittäishyväksyntöjä tarkoitus suorittaa vain joko kevyille tai raskaille ajoneuvoille vai molemmille. Kevyillä ja raskailla ajoneuvoilla tarkoitettaisiin vastaavaa jakoa kuin katsastusluvista ehdotetun lain 2 §:ssä. Kevyille ja raskaille ajoneuvoille tarkoitetut tarvittavat toimitilat eroavat merkittävästi toisistaan. Lisäksi näiden ajoneuvojen tekniset vaatimukset edellyttävät perehtymistä erilaisiin asioihin. Palvelun saatavuuden varmistamiseksi tarkka ajoneuvoluokkakohtainen jaottelu ei ole tarkoituksenmukaista.

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

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

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

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

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

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin toiminnan laatujärjestelmää koskevista vaatimuksista. Laatujärjestelmän tulisi täyttää yleiset vaatimukset erityyppisten tarkastuslaitosten toiminnalle sisältävän standardin SFS-EN/ISO 17020:2004 vaatimukset. Yksittäishyväksynnän myöntämistä koskevista yleisistä edellytyksistä säädettäisiin 3 luvussa.

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

Pykälän *3 momentissa* säädettäisiin, että yksittäishyväksynnän myöntäjällä olisi oltava tehtävän suorittamiseen riittävä ja ammattitaitoinen henkilökunta, yksittäishyväksyntäpalvelun laajuus huomioon ottaen tarkoitukseen soveltuvat toimitilat ja riittävät tietoliikenneyhteydet. Yksittäishyväksynnän myöntäjän olisi myös huolehdittava asianmukaisesta tietosuojasta ja tietoturvasta.

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

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

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

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin siitä, milloin yksittäishyväksyntä voitaisiin suorittaa 1 momentissa tarkoitettujen toimitilojen ulkopuolella. Kuten katsastuksissa, osassa yksittäishyväksyntöjä ajoneuvojen siirtäminen hyväksyntää varten ei ole tarkoituksenmukaista niiden suuren koon tai lukumäärän vuoksi. Tarkastusten edellytyksistä säädettäisiin pitkälti samalla tavalla kuin katsastusluvista ehdotetun lain 23 §:ssä. Perussäännökset otettaisiin lain tasolle ja tarkemmista ehdoista säädettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston määräyksellä. Toimitilojen ulkopuolella suoritettavat tarkastukset tulisi suorittaa tarkastukseen sopivissa, asianmukaisissa tiloissa.

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

11 §. *Yksittäishyväksynnän myöntäjän ja yksittäishyväksyjän luotettavuuden arviointi.* Yksittäishyväksynnän myöntäjän luotettavuutta arvioitaisiin samalla tavalla kuin katsastusluvan hakijan luotettavuutta katsastusluvista ehdotetun lain 8 §:ssä. Yksittäishyväksyjän luotettavuutta arvioitaisiin samalla tavalla kuin katsastajan luotettavuutta katsastusluvista ehdotetun lain 14 §:ssä.

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

Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin, että 9 §:n 1 momentissa tarkoitettu yksittäishyväksynnän myöntäjän asiantuntemusvaatimus täytyisi, jos myöntäjällä on palveluksessaan 15 §:ssä tarkoitettu yksittäishyväksyntöjen myöntämisestä vastaava henkilö. Näin varmistuttaisiin siitä, että toimipaikalla on riittävä asiantuntemus yksittäishyväksyntöjen myöntämistä varten.

Sama henkilö voisi toimia 1 momentin nojalla useamman toimipaikan yksittäishyväksyntöjen myöntämisestä vastaavana henkilönä, jos toiminta olisi järjestettävissä niin, että henkilö todella pystyisi vastaamaan useamman toimipaikan yksittäishyväksyntöjen myöntämisestä.

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

13 §. *Yksittäishyväksyjän peruskoulutusvaatimukset.* Pykälässä säädettäisiin yksittäishyväksyjän koulutusvaatimuksista osittain samalla tavalla kuin katsastusluvista ehdotetun lain 16 §:ssä. Toisin kuin katsastusluvista ehdotetussa laissa peruskoulutusvaatimuksena pidettäisiin vähintään insinööri-tasoista tutkintoa. Katsastuspuolelle ehdotettu ammattitutkinto olisi omiaan erityisesti määräaikaikais-katsastuksessa tarvittavaan ajoneuvon kunnan tarkastukseen. Yksittäishyväksyntä poikkeaa merkittävästi katsastustoiminnasta, koska yksittäishyväksynnässä edellytetään katsastusta syvällisempää erityistietoa ajoneuvojen teknisistä ominaisuuksista. Sen sijaan ajoneuvon kuntoa ei tarkasteta. Näistä syistä ei ole tarkoituksenmukaista yhdenmukaistaa yksittäishyväksynnän koulutusvaatimuksia katsastajilta vaadittavan koulutuksen kanssa.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

16 §. *Yksittäishyväksynnän myöntäjän riippumattomuuden arviointi.* Pykälässä säädettäisiin yksittäishyväksynnän myöntäjältä 9 §:n mukaan edellytettävän riippumattomuuden arvioinnista. Nykyisestä yksittäishyväksyntälaista poiketen tässä laissa ei viitattaisi katsastusluvista ehdotettuun lakiin.

Ehdotetut säännökset vastaisivat kuitenkin pääosin katsastusluvista ehdotetun lain 10 §:ää, joka koskee rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastuksia.

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

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

Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin niistä toiminnoista, joihin hakijalla ei saisi olla riippuvuussuhdetta. Toiminnot vastaisivat katsastusluvista ehdotetun lain 10 §:n säännöksiä.

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

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

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

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

Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin, että 9 §:n 2 momentissa tarkoitettua standardin laatujärjestelmää koskevien vaatimusten täyttymiseksi edellytettäisiin Mittatekniikan keskuksen tai muun vastaavan laitoksen selvitys. Standardin SFS-EN/ISO17020:2004 mukaista arviointia suorittavat käytännössä vain akkreditointielimet. Jäsenvaltiossa voi Euroopan unionin säännösten mukaan toimia käytännössä vain yksi kyseisen jäsenvaltion nimeämä akkreditointielin. Ilmaisuu ”Muu vastaava laitos” tarkoittaisi käytännössä muualla Euroopan unionissa toimivaa akkreditointielintä.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin, että Mittatekniikan keskuksen tai vastaavan laitoksen antamaa todistusta voitaisiin käyttää myös muiden vaatimusten osoittamiseksi. Tämä koskisi esimerkiksi toimitilojen tarkastusta, joka voitaisiin menettelyn yksinkertaistamiseksi suorittaa Mittatekniikan

keskuksen tai muun vastaavan laitoksen toimesta 1 momentissa tarkoitetun selvityksen edellyttämän tarkastuksen yhteydessä.

3 luku

Yksittäishyväksynnän myöntämisen yleiset edellytykset

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

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

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

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

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

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

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

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

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että jos sopimus katkeaa kesken sopimuskauden, vireillä olevien asioiden asiakirjat olisi toimitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle huolimatta siitä, onko asiassa syntynyt vielä hallintopäätöstä. Tarkoituksena on turvata asiakkaan mahdollisesti toimittaminen asiakirjojen säilyminen. Asiakirjojen toimittamisen varmistamiseksi voitaisiin asettaa 8 §:n 1 momentin 9 kohdassa tarkoitettu sopimussakko.

21 §. *Sopimuskumppanin kirjanpidon eriyttäminen.* Pykälässä säädettäisiin edellytyksestä eriyttää yksittäishyväksyntätoimintaan liittyvä kirjanpito muun toiminnan kirjanpidosta. Hankintalainsäädännöstä tulevien määräysten johdosta yksittäishyväksyntätoiminnasta maksettavilla palvelukorva-

uksilla ei saisi subventoida muuta mahdollista liiketoimintaa. Valvonnan mahdollistamiseksi kirjanpito tulisi siis eriyttää.

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

4 luku

Yksittäishyväksyntätoiminnan valvonta

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

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

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

24 §. Tiloissa tehtävät tarkastukset. Tässä pykälässä säädettäisiin oikeudesta tehdä tarkastuksia tiloissa, joissa yksittäishyväksyntöjä myönnetään. Säännös vastaisi katsastusluvista ehdotetun lain 37 §:n säännöstä.

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

Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin, että valvontaa voitaisiin suorittaa katsastuksen valvontaa vastaavasti myös liikenteessä toimipaikan ulkopuolella. Tämä tulisi kyseeseen lähinnä silloin, kun ollaan suorittamassa jonkin katsastustoimipaikan valvontaa katsastusluvista ehdotetun lain 39 §:n mukaisesti, ja valvontapaikalle saapuu yksittäishyväksytty ajoneuvo.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Pykälän 1 *momentissa* säädettäisiin sopimuksen purkamisen edellytyksistä.

Pykälän 2 *momentissa* tarkennettaisiin 1 momentin säännöksiä. Puutteista olisi annettava joko huomautuksia tai kirjallinen varoitus. Jos nämä eivät johtaisi puutteiden korjaamiseen, Liikenteen tur-

vallisuusvirasto voisi purkaa sopimuksen. Hyväksyntätoiminnan tasapuolisuuden vuoksi kaikki toiminnassa havaittavat virheet aiheuttaisivat huomautuksen.

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

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

5 luku

Erinäiset säännökset

30 §. Oikaisun hakeminen ja muutoksenhaku. Oikaisua ja muutoksenhakua koskevat säännökset vastaisivat nykyistä yksittäishyväksyntälakia.

31 §. Muutoksenhaku yksittäishyväksynnän myöntämisen järjestämistä koskevassa asiassa. Pykälässä säädettäisiin yksittäishyväksynnän myöntäjän tai sellaiseksi haluavan muutoksenhakuoikeudesta. Muutoksenhauulla tarkoitettaisiin sekä sopimusta koskevia erimielisyyksiä että sopimuksen tekemistä tai tekemättä jättämistä koskevia erimielisyyksiä.

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

33 §. Rangaistussäännökset ja rangaistuksia koskevat viittaussäännökset. Rangaistussäännökset vastaisivat nykyisen yksittäishyväksyntälain sisältöä.

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

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

6 luku

Voimaantulo ja siirtymäsäännökset

35 §. Voimaantulo. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin lain voimaantulosta. Lain on tarkoitus tulla voimaan 1 päivän tammikuuta 2013. Voimaantulo poikkeaisi katsastusluvista ehdotetun lain voimaantulosta. Tämän lain myöhäisempi voimaantuloaika johtuisi koulutuksen järjestämiseen ja sopimusten tekemiseen kuluvasta ajasta.

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

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

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

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

Pykälään lisättäisiin 3 momentti, jossa säädettäisiin rekisteröintikatsastusoikeudet omaaville katsastajille poikkeus 14 §:ssä tarkoitetusta lisäkoulutusvaatimuksesta. Yksittäishyväksynät myönnetään nykyisin väliaikaislain nojalla rekisteröintikatsastuksia suorittavissa toimipisteissä. Menettelyt eivät erityisesti muutu tämän lain voimaantulon myötä, joten uusi lisäkoulutus ei olisi yksittäishyväksyntälle välttämätöntä. Lain 14 §:ssä tarkoitetusta täydennyskoulutuksesta ei sen sijaan olisi tarkoitus antaa poikkeusta, vaan henkilön tulisi suorittaa kyseinen koulutus tämän lain mukaisesti liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetyin väliajoin.

1.3 Laki ajoneuvojen yksittäishyväksynnän väliaikaisesta järjestämisestä

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

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

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

1.4 Laki katsastustoiminnan valvontamaksusta

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

1 luku

Yleiset säännökset

1 §. Soveltamisala. Pykälän mukaan valtiolle kannettaisiin katsastustoiminnan valvontamaksua ajoneuvoturvallisuuden kehittämistä ja valvontaa, katsastuksen tukitoimintoja, kehittämistä ja valvontaa sekä ajoneuvoja koskevan rekisterin pitämiseen katsastustehtäviä varten. Nykyisen katsastustoiminnan maksun tulee vastata niitä kokonaiskustannuksia, jotka Liikenteen turvallisuusvirastolle aiheutuvat katsastustoiminnan kehittämisestä ja tukitoiminnoista, katsastustoiminnan valvonnasta,

ajoneuvoja koskevan rekisterin pitämisestä ajoneuvojen katsastusluvan haltijoiden katsastustehtäviä varten, teknisiin tienvarsitarkastuksiin liittyvistä tehtävistä sekä Liikenteen turvallisuusviraston korvattavaksi säädetyistä valvontakatsastusten kustannuksista. Jatkossa katsastustoiminnan valvontamaksu kannettaisiin pääosin vastaavia tehtäviä varten kuin nykyisin peritään katsastustoiminnan maksua, vaikka säännöksen sanamuotoa on jonkin verran yksinkertaistettu. Lisäksi katsastustoiminnan valvontamaksua katettaisiin katsastusluvista ehdotetun lain 2 §:n 6 kohdassa ja 24 §:ssä tarkoitetun katsastuspalvelurekisterin valmistuksesta ja ylläpidosta varten.

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

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

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

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

2 luku

Katsastustoiminnan valvontamaksun määrääminen ja kanto

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

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

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

Ehdotetun 2 momentin mukaan katsastusluvan haltijan olisi pyydettävä lasku Liikenteen turvallisuusvirastolta, jos luvan haltija ei olisi saanut laskua maksukautta seuraavan kalenterikuukauden 15

päivään mennessä. Tarkoituksena on, että maksu suoritettaisiin vasta, kun lasku on saapunut, jotta maksettava summa olisi oikea. Näin vältettäisiin maksujen edestakaisin siirtelyt.

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

Suorittamatta jätetystä maksusta olisi *2 momentin* mukaan lähetettävä maksukehotus.

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

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin viivästysseuraamusten kantamisesta erikseen.

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

3 luku

Oikaisu ja muutoksenhaku

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

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

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

13 §. Muutoksenhaku hallinto-oikeuteen. Muutoksenhakua koskeva pykälä vastaisi asiallisesti lentoliikenteen valvontamaksusta annetun lain 15 §:ää. Eduskunnan käsittelyssä kyseistä 15 §:ää muutettiin siten, että muutoksenhaun edellytyksenä olisi muutoksenhakua edeltävä oikaisuvaatimusmenettely.

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

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

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

4 luku

Erinäiset säännökset

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

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

1.5 Ajoneuvolaki

59 §. Katsastuksen suorittaja. Pykälässä viitataan voimassa olevaan katsastuslupalakiin. Pykälää muutettaisiin siten, että siinä viitattaisiin katsastusluvista ehdotettuun lakiin.

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

1.6 Laki julkisista hankinnoista

8 §. Palveluhankintoja koskevat poikkeukset soveltamisalasta. Pykälässä säädetään niistä palveluhankinnoista, joissa ei tarvitse soveltaa julkisista hankinnoista annettua lakia (348/2007). Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin uusi 9 kohta, jossa viitattaisiin ehdotettuun lakiin ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämistä. Yksittäishyväksyntäpalvelujen hankinnassa on kyse niin sanotusta palvelukonsessiosopimuksesta. Julkisia rakennusurakoita sekä julkisia tavara- ja palveluhankintoja koskevien sopimusten tekomenettelyjen yhteensovittamisesta annettu parlamentin ja neuvoton direktiivi 2004/18/EY ei koske tällaisia palveluhankintoja.

2 Tarkemmat säännökset ja määräykset

2.1 Valtuudet valtioneuvoston asetuksen antamiseen

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

Ajoneuvojen katsastusluvista ehdotetun lain 53 §:n 1 momentissa olisi perinteinen täytäntöönpanoa koskeva asetuksenantovaltuus valtioneuvostolle. Mainitussa 1 momentissa olisi valtioneuvostolle valtuus säätää myös Liikenteen turvallisuusviraston yhteydessä toimivasta neuvoa-antavasta koulutustoimikunnasta.

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

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

2.2 Valtuudet ministeriöiden asetusten antamiseen

Ajoneuvojen katsastusluvista ehdotetun lain 3 §:n 2 momentissa annettaisiin puolustusministeriölle nykyisenkaltaiset valtuudet asetuksen antamiseen.

Katsastusluvista ehdotetun lain 17 §:n 4 momentin mukaan liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädettäisiin katsastajan tutkintoon ja koulutukseen liittyvistä asioista, 19 §:n 3 momentin mukaan katsastustoiminnasta vastaavalta henkilöltä edellytettävästä käytännön kokemuksesta ja 31 §:n 3 momentin mukaan lisäkoulutukseen liittyvistä koeasioista. Lisäksi liikenne- ja viestintäministeriölle annettaisiin asetuksenantovaltuus 53 §:n 2 momentissa. Ministeriö voisi antaa tarkempia säännöksiä katsastusluvan myöntämisen edellytyksistä ja katsastustoimipaikalla säilytettävistä asiakirjoista.

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

2.3 Liikenteen turvallisuusviraston määräystenantovaltuudet

Katsastusluvista ehdotetun lain 11 §:n 3 momentissa Liikenteen turvallisuusvirastolla annettaisiin valtuus antaa tarkempia määräyksiä katsastuslaitteista ja katsastustoimipaikan tiloista sekä katsastustoimipaikan erillään oleville tiloilla sallituista enimmäisetäisyyksistä. Kyse olisi teknisluonteista määräyksistä. Annettavilla määräyksillä ei ole tarkoitus muuttaa nykykäytäntöä.

Katsastusluvista ehdotetun lain 16 §:ssä annettaisiin Liikenteen turvallisuusvirastolla valtuudet antaa tarvittaessa tarkempia määräyksiä laissa erikseen mainittujen tutkintojen lisäksi soveltuvista ammattikorkeakoulututkinnoista, erikoisammattitutkinnoista, ammattitutkinnoista ja vastaavista teknikkotason tutkinnoista. Nykyisin tällaisia määräyksiä ei ole. Soveltuvien ammattikorkeakoulututkintojen ja vastaavien teknikkotason tutkintojen osalta on syntynyt käytäntöä, jonka perusteella virasto voisi tarvittaessa antaa määräyksiä. Liikenteen turvallisuusviraston yhteydessä toimii katsastustoiminnan koulutustoimikunta, jossa ovat edustettuina Liikenteen turvallisuusviraston lisäksi katsastusalan työnantajat ja työntekijät sekä ajoneuvo- ja korjaamoala. Toimikunta on monella tavalla osallistunut katsastajien koulutusasioiden valmisteluun ja kehittämiseen, joten se voisi osallistua arvioimaan alalle soveltuvia ja vastaavia tutkintoja.

Katsastusluvista ehdotetun lain 24 §:n 3 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarkemmat tekniset määräykset katsastuspalvelurekisteriin ilmoitettavista tiedoista ja siitä, miten ilmoitus rekisteriin tehtäisiin. Lain 24 § tulisi voimaan vasta vuoden kuluttua katsastusluvista ehdotetun lain voimaantulon jälkeen.

Katsastusluvista ehdotetun lain 31 §:n 3 momentissa olevat määräystenantovaltuudet Liikenteen turvallisuusvirastolle koskisivat teknisluonteisia asioita. Kyse olisi koulutusluvan haltijan pitämien kokeiden arvostelu- ja hyväksymisperusteita. Liikenteen turvallisuusvirasto pitäisi itse katsastajan tutkintojen kokeet, joten niitä määräykset eivät koskisi.

Ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämistä koskevan lain 10 §:n 3 momentissa ja 13 §:n 3 momentissa olisi määräystenantovaltuudet Liikenteen turvallisuusvirastolle. Edellinen valtuus koski yksittäishyväksyntään käytettäviä toimitiloja ja yksittäishyväksynnän suorittamista toimitilojen ulkopuolella sekä jälkimmäinen soveltuvia ammattikorkeakoulututkintoja ja teknikkotason tutkintoja. Yksittäishyväksynnästä ehdotetun lain 3 §:n mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto vastaisi ajoneuvojen yksittäishyväksynnästä. Ehdotetuin valtuuksin virasto voisi osaltaan varmistua, että yksittäishyväksyntään liittyvät toiminnot suoritettaisiin asianmukaisesti.

3 Voimaantulo

Lait ovat tarkoitettut tulemaan voimaan loppuvuodesta 2010, mutta kuitenkin viimeistään vuoden 2011 alusta. Laki katsastustoiminnan valvontamaksusta on kuitenkin tarkoitettu tulemaan voimaan vuoden 2012 alusta, joten katsastustoiminnan valvontamaksu otettaisiin huomioon valmisteltassa valtion vuoden 2012 talousarvioesitystä, ja katsastustoiminnan valvontamaksua alettaisiin periä vuoden 2012 alusta. Lisäksi laki ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä on tarkoitettu tulemaan voimaan vuoden 2013 alusta.

4 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys

4.1 Norminantovaltuudet

Lakiehdotuksissa annettaisiin valtuuksia asetuksen antamiseen valtioneuvostolle, liikenne- ja viestintäministeriölle sekä puolustusministeriölle. Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirastolle annettaisiin määräystenantovaltuuksia. Ehdotettuja valtuussäännöksiä on selostettu yksityiskohtaisten perusteluiden kohdassa 2: Tarkemmat säännökset ja määräykset.

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

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

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

Perustuslakivaliokunta on lausuntokäytännössään todennut perustuslain 80 §:n 2 momentin soveltamisesta, että asetuksenantovaltuuksiin verrattuna tällaiseen valtuuteen kohdistuu yleistä tarkkarajaisuusvaatimusta pidemmälle menevä vaatimus valtuuden kattamien asioiden määrittämisestä tarkasti laissa. Valtuuden tulee lisäksi perustuslain nimenomaisen säännöksen mukaan olla soveltamisalaltaan täsmällisesti rajattu (PeVL 46/2001 vp, s. 3/I ja PeVL 16/2002 vp, s. 2/I). Muiden vi-

ranomaisten norminantovalta on perustuslain näkökulmasta poikkeuksellista (PeVL 10/1998 vp, s. 133/II ja PeVL 16/2002 vp s.2/I). Perustuslakiuudistuksen yhteydessä mainittiin esimerkkeinä viranomaisen norminantovallasta tekninen ja vähäisiä yksityiskohtia koskeva sääntely, johon ei liity merkittävää harkintavallan käyttöä (HE 1/1998 vp, s. 133/II; ks. myös PeVL 16/2002 vp, s.2/I ja PeVL 19/2002 vp, s. 5/I). Perustuslakivaliokunta on lausuntokäytännössään käsitellyt myös perustuslain 80 §:n 2 momentissa tarkoitettuja erityisiä syitä (PeVL 17/2004 vp, s. 3/II).

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

4.2 Julkiset hallintotehtävät

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

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

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

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

Katsastus

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

Hyvän hallinnon varmistamiseksi katsastustoimipaikoilta ja katsastajilta edellytetään ehdotetun lain mukaan erityistä koulutusta ja muuta asiantuntemusta katsastuksissa tarvittavista asioista. Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo katsastustoimintaa.

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

Yksittäishyväksyntä

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

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

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

Hyvä hallinnon varmistamiseksi yksittäishyväksynnän myöntäjiltä ja yksittäishyväksyjältä edellytetään ehdotetun lain mukaan erityistä koulutusta ja muuta asiantuntemusta katsastuksissa tarvittavista asioista. Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo yksittäishyväksyntätoimintaa.

Toimitilojen tarkastukset

Katsastusluvista ehdotetun lain 38 §:n mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi hankkia katsastustoimipaikkojen toimitilojen tarkastusten suorittajiksi yksityisiä tarkastusten suorittajia tekemällä näiden kanssa sopimuksen tehtävien hoitamisesta. Toimitilojen tarkastuksia ei saisi suorittaa pysyväisluonteiseen asumiseen käytettävissä tiloissa.

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

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

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

4.3 Verosta säättäminen

Perustuslain 81 §:ssä säädetään valtion veroista ja maksuista. Pykälän 1 momentin mukaan valtion veroista säädetään lailla, jonka tulee sisältää säännökset verovelvollisuudesta ja veron suuruudesta

sekä verovelvollisen oikeusturvasta. Valtion viranomaisten virkatoimien, palvelujen ja muun toiminnan maksullisuuden sekä maksujen suuruuden yleisistä perusteista säädetään perustuslain 81 §:n 2 momentin mukaan lailla.

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

Valtion verojen ja maksujen keskeisenä erona on perustuslain 82 §:n kannalta pidetty maksun vastikkeellisuutta (HE 1/1998 vp, s. 134–135). Perustuslakivaliokunta on käsitellyt veroja ja maksuja esimerkiksi lausunnoissaan PeVL 61/2002 vp, s.5/II, PeVL 47/2005 vp ja PeVL 49/2006 vp.

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

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

Jokainen katsastustoimipaikka olisi lakiehdotuksen 3 ja 5 §:n mukaan velvollinen maksamaan katsastustoiminnan valvontamaksua jokaisesta katsastustoimipaikalla suoritetusta katsastuksesta. Peritävien maksujen olisi kokonaisuudessaan tarkoitus kattaa niitä kustannuksia, jotka Liikenteen turvallisuusvirastolle syntyy lakiehdotuksen 1 §:ssä tarkoitetuista toimenpiteistä, joita selostetaan tarkemmin mainitun pykälän perusteluissa.

4.4 Säättämisyjärjestyksen arviointia

Norminantovaltuudet

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

Muiden viranomaisten oikeussääntöjen antaminen on perustuslain näkökulmasta poikkeuksellista. Liikenteen turvallisuusvirastolle ehdotetuissa määräystenantovaltuuksissa on kyse teknisluonteisista asioista. Lisäksi Liikenteen turvallisuusviraston ajoneuvoihin liittyvä toimiala huomioon ottaen on olemassa perustuslaissa tarkoitettuja erityisiä syitä, joiden vuoksi virastolle ehdotetut määräystenantovaltuudet ovat sopusoinnussa perustuslain 80 §:n 1 momentin kanssa.

Julkiset hallintotehtävät

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

Verosta säätäminen

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

Edellä kerrotun perusteella lakiehdotukset voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisyksessä.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.**Laki
ajoneuvojen katsastusluvista**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 luku

Yleiset säännökset

1 §

Sovelletamisala

Tätä lakia sovelletaan niihin, jotka hakevat toimilupaa ja harjoittavat sen nojalla ajoneuvojen katsastuksia, sekä niihin, joka antavat katsastustoiminnassa edellytettävää lisäkoulutusta. Lakia sovelletaan myös niihin, jotka toimivat katsastustoiminnasta vastaavina henkilöinä tai suorittavat ajoneuvojen katsastuksia.

Ajoneuvon tyyppihyväksynnän ja yksittäishyväksynnän myöntäjistä säädetään erikseen.

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

- 1) *katsastuksella* ajoneuvolaissa (1090/2002) tarkoitettuja ajoneuvon katsastuksia;
- 2) *katsastustoiminnasta vastaavalla henkilöllä* sitä, joka osaltaan varmistaa katsastusten suorittamisen asianmukaisuuden katsastustoimipaikalla;
- 3) *katsastajalla* henkilöä, jolla on oikeus suorittaa katsastuksia;
- 4) *kevyillä ajoneuvoilla* M₁-luokan ajoneuvoja, joiden kokonaismassa on enintään 3,5 tonnia, sekä N₁-, L-, O₁- ja O₂-luokan ajoneuvoja ja maastoajoneuvoja;
- 5) *raskailla ajoneuvoilla* M₁-luokan ajoneuvoja, joiden kokonaismassa on yli 3,5 tonnia, sekä N₂-, N₃-, M₂-, M₃-, O₃-, O₄-, T- ja C-luokan ajoneuvoja, liikennetraktoreita ja moottorityökoneita;
- 6) *katsastuspalvelurekisterillä* Liikenteen turvallisuusviraston automaattisen tietojenkäsittelyn avulla pitämää julkista rekisteriä katsastusluvian haltijoista ja niiden katsastuspalveluihin liittyvistä asioista.

2 luku

Katsastuslupa

3 §

Lupavaatimus

Katsastuksia saa suorittaa vain se, jolle on myönnetty tässä laissa tarkoitettu katsastuslupa.

Puolustusministeriön asetuksella säädetään, mitkä sotilasajoneuvot katsastetaan tässä laissa tarkoitettussa katsastustoimipaikassa ja mitkä sotilasajoneuvot puolustusvoimat katsastaa itse. Katsastustoiminnasta puolustusvoimissa säädetään puolustusministeriön asetuksella.

4 §

Ilman katsastuslupaa suoritettavat katsastuksen osat

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

Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo 1 momentissa tarkoitettuja tehtäviä suorittamaan ilmoittautuneita tarkastuspaikkoja ja voi antaa niille huomautuksen tai kirjallisen varoituksen, jos:

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

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

Tarkastuspaikoille asetettavista kelpoisuusehdoista ja toiminnan valvonnasta säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella. Valtioneuvoston asetuksella säädetään myös tehtävien suorittamisesta annettavista todistuksista ja niiden kelpoisuudesta.

5 §

Katsastuslupa

Katsastuslupa myönnetään hakemuksesta katsastusten suorittamiseen katsastuslajeittain seuraavasti rajoitettuna:

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

Katsastuslupa voidaan 1 momentista poiketen myöntää useampaan kuin yhteen 1 momentissa tarkoitettuun ryhmään kuuluvien katsastusten suorittamiseen.

6 §

Katsastusluvan myöntämisen edellytykset

Määräaikais- ja valvontakatsastuksiin oikeuttavan katsastusluvan myöntämisen edellytyksenä on, että:

- 1) hakija on luotettava;
- 2) hakijan toiminta on organisoitu siten, ettei hakijan harjoittama muu ajoneuvoihin liittyvä toiminta kuin katsastustoiminta vaikuta katsastuksen lopputulokseen;
- 3) hakija pystyy varmistaman toiminnan riittävän korkean laadun ja hakijalla on laadunhallintajärjestelmien vaatimuksia koskevan standardin SFS-EN ISO 9001:2008 tai tätä uudemman vastaavan standardin mukaan sertifioitu laadunhallintajärjestelmä;
- 4) hakijalla on luotettava ja ammattitaitoinen katsastustoiminnasta vastaava henkilö;
- 5) hakijalla on riittävät toimitilat, joissa katsastukset voidaan suorittaa asianmukaisesti;

- 6) hakijalla on katsastuslaitteet, joilla katsastukset voidaan suorittaa asianmukaisesti;
- 7) hakijalla on asianmukaiset yhteydet ajoneuvoliikennerekisteriin;
- 8) hakija pystyy huolehtimaan asianmukaisesta tietosuojasta;
- 9) hakijalla on vastuuvakuutus katsastustoiminnassa ajoneuvolle mahdollisesti aiheutuvien vahinkojen korvaamiseksi.

Rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastuksiin oikeuttavan katsastusluvan myöntämisen edellytyksenä on, mitä 1 momentin 1 ja 3–9 kohdassa säädetään. Lisäksi edellytetään, että luvan hakija on riippumaton.

Henkilö voidaan erityisestä syystä hyväksyä katsastustoiminnasta vastaavaksi henkilöksi useammalle kuin yhdelle katsastustoimipaikalle, jos hän pystyy tosiasiallisesti vastaamaan tehtävistään. Erittymisenä syynä voidaan pitää ainakin katsastustoimipaikan vähäistä aukioloaikaa ja seudun katsastusvelvollisuuden alaisen ajoneuvokannan vähäisyyttä.

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

7 §

Katsastuslupa poikkeuksellisin vaatimuksin

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

Katsastuspalvelujen tarjonnan puutteellisuutta arvioitaessa on otettava huomioon ainakin suunnitellun katsastustoimipaikan etäisyys 5 §:n mukaisesta kaikki vaatimukset täyttävästä raskaiden ajoneuvojen katsastustoimipaikasta sekä seudun tyypilliset asiointimatkat ja katsastusvelvollisuuden alaisten raskaiden ajoneuvojen määrä.

Liikenteen turvallisuusviraston on peruutettava poikkeuksellisin vaatimuksin myönnetty katsastuslupa, jos seudulle myönnetään katsastuslupa 5 §:n mukaiselle kaikki vaatimukset täyttävälle raskaiden ajoneuvojen katsastustoimipaikalle. Peruutetun luvan mukainen toiminta on lopetettava viimeistään kolmen kuukauden kuluttua siitä, kun 5 §:n mukainen raskaiden ajoneuvojen katsastustoimipaikka on aloittanut seudulla toimintansa.

8 §

Hakijan luotettavuuden arviointi

Katsastusluvan hakijaa pidetään luotettavana, jos hakija, yhtiömuodossa toimivan hakijan hallituksen tai hallintoneuvoston jäsen tai varajäsen, toimitusjohtaja, yhtiömies tai muussa määräävässä asemassa oleva ei ole liiketoimintakiellossa tai määrätty liiketoimintakielloon viiden viimeisen vuoden aikana tai muutoin toiminnallaan osoittanut olevansa ilmeisen sopimaton katsastustoiminnan harjoittamiseen. Kukaan edellä mainituista ei saa ainakaan olla tuomittu:

- 1) kymmenen viimeisen vuoden aikana vähintään kahden vuoden pituiseen vankeusrangaistukseen;
- 2) viiden viimeisen vuoden aikana rangaistukseen vakavasta ajoneuvojen katsastusta, rekisteröintiä, verotusta, kirjanpitoa tai varainhallintaa koskevien säännösten rikkomisesta, taikka yli kuuden kuukauden, mutta alle kahden vuoden pituiseen vankeusrangaistukseen muusta rikoksesta, jonka voidaan katsoa osoittavan henkilön olevan ilmeisen sopimaton harjoittamaan katsastustoimintaa; eikä

3) kolmen viimeisen vuoden aikana enintään kuuden kuukauden pituiseen vankeusrangaistukseen tai toistuvasti sakkorangaistukseen rikoksista, joiden voidaan katsoa osoittavan henkilön olevan ilmeisen sopimaton harjoittamaan katsastustoimintaa.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu hakija tai henkilö voidaan katsoa ilmeisen sopimattomaksi katsastustoiminnan harjoittamiseen myös:

- 1) rikossyytteen ja sen edellyttämien tutkimusten ajaksi, jos näillä voi olla vaikutusta henkilön edellytyksiin hoitaa tehtäväänsä;
- 2) enintään viiden vuoden ajaksi aiemman toiminnan perusteella, jos hakija tai henkilö on toiminnallaan aiheuttanut muusta kuin tässä pykälässä tarkoitettusta syystä katsastusluvan peruuttamisen 41 §:n nojalla; taikka
- 3) jos viimeisen viiden vuoden aikana henkilön toiminnan vuoksi on annettu useita katsastustoiminnan harjoittamiseen liittyviä huomautuksia tai kirjallisia varoituksia taikka henkilöä on 42 §:n nojalla kielletty suorittamasta katsastuksia.

9 §

Hakijan luotettavuudesta päättäminen

Liikenteen turvallisuusvirasto päättää erikseen asianomaisen henkilön tai katsastusluvan hakijan pyynnöstä taikka muutoin tarvittaessa, katsotaanko 8 §:ssä tarkoitettu henkilö luotettavaksi. Tarvittaessa virasto voi myös päättää kuinka kauan henkilö katsotaan sopimattomaksi harjoittamaan katsastustoimintaa.

10 §

Hakijan riippumattomuuden arviointi

Rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastuksiin oikeuttavan katsastusluvan hakijaa voidaan pitää riippumattomana, jos hakija, yhtiömuodossa toimivan hakijan hallituksen tai hallintoneuvoston jäsen tai varajäsen, toimitusjohtaja, yhtiömies tai muussa määräävässä asemassa oleva ei harjoita tai ole kaupallisesti, taloudellisesti tai muuten riippuvuussuhteessa siihen, joka harjoittaa ajoneuvojen tai niiden osien valmistusta, maahantuontia, kauppaa, korjausta tai huoltoa.

Edellä 1 momentissa tarkoitettun katsastusluvan hakija ei saa myöskään olla riippuvuussuhteessa 1 momentissa tarkoitettua toimintaa harjoittavien muodostamaan järjestöön.

Edellä 1 ja 2 momentissa tarkoitettuna riippuvuussuhteena ei pidetä:

- 1) katsastusluvanvaraiseen toimintaan tarvittavien tilojen ja laitteiden vuokrausta mainituissa momenteissa tarkoitettua toimintaa harjoittavalta tai harjoittavalle; eikä
- 2) toimimista ajoneuvolaissa tarkoitettuna hyväksytyynä asiantuntijana tai tutkimuslaitoksena.

11 §

Katsastustoimipaikan toimitilat ja katsastuslaitteet

Katsastustoimipaikan toimitilojen on oltava sellaiset, että katsastukset voidaan suorittaa niissä asianmukaisesti säästä riippumatta. Katsastustoimipaikan tilojen on sijaittava toistensa läheisyydessä.

Katsastustoimipaikalla on oltava katsastusluvassa tarkoitettuja katsastuksia varten laitteet ja varusteet, jotka soveltuvat kaikkien katsastettavien ajoneuvojen tarkastuksiin.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarkemmat tekniset määräykset katsastuslaitteista ja katsastustoimipaikan tiloista sekä katsastustoimipaikan erillään oleville toimitiloille sallituista enimmäisetäisyyksistä. Etäisyyttä koskevia määräyksiä annettaessa on otettava huomioon asiakaspalvelunäkökohdat ja katsastustoiminnasta vastaavan henkilön mahdollisuus vastata katsastustoimipaikan toiminnasta.

12 §

Katsastusluvan hakeminen

Katsastuslupaa haetaan kirjallisesti Liikenteen turvallisuusvirastolta. Hakemukseen on liitettävä:

- 1) yhtiömuodossa toimivalta hakijalta kaupparekisteriote tai muu vastaava selvitys sekä selvitys omistussuhteista;
- 2) tieto siitä, millaista 5 §:ssä tarkoitettua lupaa haetaan;
- 3) ilmoitus paikasta, jossa toimintaa ryhdytään harjoittamaan;
- 4) selvitys siitä, miten hakija varmistaa toimintansa riittävän korkean laadun ja asiakkaiden yhdenvertaisen kohtelun;
- 5) tieto katsastustoiminnasta vastaavasta henkilöstä;
- 6) selvitys siitä, miten hakijan on tarkoitus toteuttaa yhteydet ajoneuvoliikennerekisteriin ja miten hakija huolehtii asianmukaisesta tietosuojasta;
- 7) selvitys siitä, miten toimitilat, laitteet sekä henkilöstö ja muut 8 §:ssä tarkoitettut henkilöt täyttävät hakemuksen mukaisen toiminnan vaatimukset;
- 8) selvitys vastuuvakuutuksesta;
- 9) arvio siitä, milloin katsastustoiminta on tarkoitus käynnistää.

Määräaikais- ja valvontakatsastuksia suorittamaan oikeuttavan katsastusluvan hakijan, joka harjoittaa ajoneuvojen taikka niiden osien tai varusteiden valmistusta, maahantuontia, kauppaa, suunnittelua, markkinointia, korjausta tai huoltoa, vakuutustoimintaan liittyvää ajoneuvojen vahinkotarkastustoimintaa taikka luvanvaraista liikennettä on osoitettava, miten se organisoii toimintansa siten, ettei hakijan harjoittama muu toiminta vaikuta katsastuksen lopputulokseen. Rekisteröinti-, muutos- ja kytentäkatsastuksiin oikeuttavan katsastusluvan hakijan on esitettävä selvitys siitä, että hakija täyttää 10 §:ssä tarkoitettut riippumattomuusvaatimukset.

Jos katsastusluvan hakijalla on voimassaoleva katsastuslupa, hakemukseen ei tarvitse liittää niitä 1 momentissa tarkoitettuja selvityksiä, jotka on toimitettu lupaviranomaiselle edellisen hakemuksen yhteydessä tai valvontaa varten ja asiakirjoissa olevat tiedot pitävät edelleen paikkansa.

13 §

Katsastusluvan myöntäminen

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää katsastusluvan hakijalle, joka täyttää 6–11 §:ssä säädetyt edellytykset ja esittää 12 §:ssä tarkoitettut selvitykset.

Katsastuslupa myönnetään sen jälkeen, kun Liikenteen turvallisuusvirasto on tarkastanut katsastustoimipaikalla, että katsastustoimipaikan toimitilat ja laitteet sekä muut katsastusluvan myöntämisen edellytykset täyttyvät.

Katsastuslupa myönnetään katsastustoimipaikkakohtaisena.

3 luku

Katsastustoiminnasta vastaavan henkilön sekä katsastajan luotettavuus ja ammattitaito

14 §

Katsastustoiminnasta vastaavan henkilön ja katsastajan luotettavuus

Katsastustoiminnasta vastaavan henkilön ja katsastajan on oltava luotettavia.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu henkilö ei saa olla toiminnallaan osoittanut olevansa ilmeisen sopimaton suorittamaan katsastustehtäviä. Henkilö ei saa ainakaan olla tuomittu:

- 1) kymmenen viimeisen vuoden aikana vähintään kahden vuoden pituiseen vankeusrangaistukseen;
- 2) viiden viimeisen vuoden aikana rangaistukseen vakavasta ajoneuvojen katsastusta, rekisteröintiä tai verotusta koskevien säännösten rikkomisesta taikka yli kuuden kuukauden, mutta alle kahden vuoden pituiseen vankeusrangaistukseen muusta rikoksesta, jonka voidaan katsoa osoittavan henkilön olevan ilmeisen sopimaton harjoittamaan katsastustoimintaa;
- 3) kolmen viimeisen vuoden aikana enintään kuuden kuukauden pituiseen vankeusrangaistukseen rikoksesta, jonka voidaan katsoa osoittavan henkilön olevan ilmeisen sopimaton suorittamaan katsastustehtäviä;
- 4) kolmen viimeisen vuoden aikana toistuvasti sakkorangaistuksiin muista liikenne rikoksista kuin liikenne rikkomuksista.

Katsastustoiminnasta vastaava henkilö ja katsastaja voidaan katsoa ilmeisen sopimattomaksi suorittamaan katsastustehtäviä myös:

- 1) rikossyytteen ja sen edellyttämien tutkimusten ajaksi, jos näillä voi olla vaikutusta henkilön edellytyksiin hoitaa tehtäväänsä; taikka
- 2) jos hänet on tuomittu tai määrätty ajokieltoon, eikä ajokielto ole päättynyt.

15 §

Katsastustoiminnasta vastaavan henkilön ja katsastajan luotettavuudesta päättäminen

Liikenteen turvallisuusvirasto voi päättää erikseen asianomaisen henkilön pyynnöstä tai muutoin tarvittaessa, katsotaanko katsastaja ja katsastustoiminnat vastaava henkilö luotettavaksi. Tarvittaessa virasto voi myös päättää kuinka kauan henkilö katsotaan sopimattomaksi suorittamaan katsastuksia. Sakkorangaistukseen tuomittu tai määrätty voidaan katsoa sopimattomaksi enintään kuudeksi kuukaudeksi.

16 §

Katsastajan peruskoulutus

Määräaikais- ja valvontakatsastuksia suorittavalta katsastajalta edellytetään peruskoulutuksena vähintään:

- 1) ammattikorkeakoululaissa (351/2003) tarkoitettua autoinsinöörin ammattikorkeakoulututkintoa tai muuta soveltuvan ammattikorkeakoulututkintoa;
- 2) katsastustoimintaan soveltuvaa, ammatillisesta aikuiskoulutuksesta annetussa laissa (631/1998) tarkoitettua erikoisammattitutkintoa; tai
- 3) katsastustoimintaan soveltuvaa, ammatillisesta aikuiskoulutuksesta annetussa laissa tarkoitettua ammattitutkintoa.

Muita kuin määräaikais- ja valvontakatsastuksia suorittavalta katsastajalta edellytetään peruskoulutuksena vähintään 1 momentin 1 tai 2 kohdassa tarkoitettua koulutusta.

Teknillisen oppilaitoksen autotekniikan opintolinjan tai vastaavan teknikkotason tutkinnon katsotaan täyttävän 1 ja 2 momentissa säädetyn peruskoulutusvaatimuksen.

Liikenteen turvallisuusvirastovirasto antaa tarvittaessa tarkemmat määräykset siitä, mitkä:

- 1) ammattikorkeakoulututkinnot katsotaan 1 momentin 1 kohdassa tarkoitetuiksi muiksi soveltuviksi ammattikorkeakoulututkinnoiksi;
- 2) erikoisammattitutkinnot katsotaan 1 momentin 2 kohdassa tarkoitetuiksi soveltuviksi erikoisammattitutkinnoiksi;
- 3) ammattitutkinnot katsotaan 1 momentin 3 kohdassa tarkoitetuiksi soveltuviksi ammattitutkinnoiksi;
- 4) teknikkotason tutkinnot katsotaan 2 momentissa tarkoitettulla tavalla vastaaviksi teknikkotason tutkinnoiksi.

17 §

Katsastajan lisäkoulutus

Katsastajalta edellytetään lisäkoulutuksena henkilön katsastustehtäviä vastaavaa määräaikaikatsastuskoulutusta (*katsastajantutkinto*) kevyiden ajoneuvojen ja raskaiden ajoneuvojen määräaikaikatsastuksiin sekä ammattitaidon säilyttämiseksi tarkoitettua täydennyskoulutusta. Raskaiden ajoneuvojen jarrujen laajoja tarkastuksia sekä rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastuksia suorittavalta katsastajalta edellytetään lisäkoulutuksena myös katsastustehtäviä vastaavaa erikoiskoulutusta.

Pääsyvaatimuksena 1 momentissa tarkoitettuun määräaikaikatsastuskoulutukseen kevyille ajoneuvoille on ajoneuvoalan korjaamokokemusta tai vastaavaa kokemusta. Autoinsinöörin ammattikorkeakoulututkinnon suorittaneelta tätä kokemusta edellytetään kuusi kuukautta, muun soveltuvan insinöörin ammattikorkeakoulututkinnon suorittaneelle kaksitoista kuukautta sekä erikoisammattitutkinnon tai ammattitutkinnon suorittaneelta kolme vuotta.

Pääsyvaatimuksena 1 momentissa tarkoitettuun raskaiden ajoneuvojen määräaikaikatsastuskoulutukseen on kuuden kuukauden kokemus kevyiden ajoneuvojen määräaikaikatsastuksista, raskaiden ajoneuvojen jarrujen laajan tarkastuksen erikoiskoulutukseen määräaikaikatsastuskoulutus sekä rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastusten erikoiskoulutukseen kuuden kuukauden käytännön kokemus katsastustehtäviä vastaavien ajoneuvojen määräaikaikatsastuksista.

Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään tarkemmin katsastajan tutkintoon tarvittavasta koulutuksesta ja harjoittelusta, erikoiskoulutuksesta, täydennyskoulutuksesta, koulutuksen pääsyvaatimuksista, kestosta ja valvonnasta sekä muista koulutukseen liittyvistä asioista.

18 §

Poikkeus peruskoulutusvaatimuksesta

Henkilön katsotaan täyttävä 16 §:ssä tarkoitettua katsastajan peruskoulutusvaatimuksen, jos hän on suorittanut autoinsinöörin ammattikorkeakoulututkinnon autotekniikan tai muun soveltuvan insinöörin ammattikorkeakoulututkinnon ammattiaineiden perusopinnot. Poikkeus on voimassa 2 vuotta kevyiden ajoneuvojen katsastajan tutkinnon suorittamisesta.

19 §

Katsastustoiminnasta vastaavan henkilön ammattitaitovaatimukset

Katsastustoiminnasta vastaavalla henkilöllä on oltava katsastustoimipaikan katsastusoikeuksia vastaava:

- 1) 16 ja 17 §:ssä tarkoitettu koulutus; ja
- 2) riittävä käytännön kokemus katsastustehtävistä.

Katsastustoiminnasta vastaavalta henkilöltä edellytettävästä käytännön kokemuksesta säädetään tarkemmin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

4 luku

Katsastusten suorittamisen yleiset vaatimukset

20 §

Katsastusluvan mukaisen toiminnan aloittaminen

Katsastusluvan mukainen katsastustoiminta on aloitettava kuuden kuukauden kuluessa katsastusluvan myöntämisestä. Liikenteen turvallisuusvirasto voi hakemuksesta erityisestä syystä pidentää määräaika.

21 §

Tasapuolisuus katsastustoiminnassa

Katsastusluvan haltijalla on velvollisuus vastaanottaa ja suorittaa jokaisen sitä haluavan asiakkaan ajoneuvon katsastus säännösten ja katsastuslupansa mukaisesti. Katsastukset on suoritettava ajoneuvon merkistä, tyyppistä, käyttöönottoajankohdasta ja muista vastaavista seikoista riippumatta.

Katsastusluvan haltijan ja katsastustoimipaikan on järjestettävä toimintansa siten, etteivät muut seikat kuin ajoneuvon kuntoon sekä muuhun säännösten- ja määräystenmukaisuuteen liittyvä arviointi voi vaikuttaa katsastuksen lopputulokseen.

Jos katsastusluvan haltija markkinoi tai tarjoaa katsastuksia yhdistettyinä ajoneuvoon kohdistuvaan muuhun toimenpiteeseen, kuten huoltoon tai korjaukseen, katsastustoimipaikalla on oltava saatavissa katsastus erillisenä ja erikseen hinnoiteltuna toimenpiteenä. Katsastus ja katsastusluvan haltijan ajoneuvolle mahdollisesti suorittama muu toimenpide, kuten huolto tai korjaus on erotettava ajallisesti ja muutoinkin selvästi toisistaan.

22 §

Poikkeus hallintolain esteellisyysvaatimuksesta katsastuksessa

Hallintolain (434/2003) esteellisyysäännöksistä poiketen katsastaja saa suorittaa ajoneuvon määräaika- ja valvontakatsastuksen, vaikka hänen työnantajallaan on ollut tai on työsuhde tai muu toimeksiantosuhde, joka on koskenut tai koskee samaa ajoneuvoa.

23 §

Katsastuksen suorittaminen katsastustoimipaikan ulkopuolella

Liikenteen turvallisuusviraston määräämin ehdoin saadaan katsastustoimipaikan toimitilojen ulkopuolella katsastaa sellaisia ajoneuvoja, joita ei tieliikenteessä yleisesti sallituista arvoista poikkeavien mittojen, massojen tai muiden ominaisuuksien vuoksi ole mahdollista katsastaa katsastustoimipaikan toimitiloissa taikka joiden katsastus on muutoin epätarkoituksenmukaista katsastustoimipaikan tiloissa.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi poikkeustapauksessa ja määräämillään ehdoilla antaa luvan katsastaa katsastustoimipaikan ulkopuolella sijaitsevilla, hyväksymissään tiloissa sellaisia ajoneuvoja, joita ajoneuvojen suuren lukumäärän, liikenneturvallisuuden, ympäristöseikkojen tai muun vastaavan syyn takia on epätarkoituksenmukaista tuoda katsastustoimipaikalle katsastettaviksi.

Edellä 1 ja 2 momentissa tarkoitettuihin katsastuksiin käytettävien tilojen ja laitteiden tulee olla kyseisiin katsastuksiin soveltuvia ja käytettävien laitteiden asianmukaisesti huollettuja ja tarkastettuja.

24 §

Palvelutietojen ja katsastushintojen ilmoittaminen katsastuspalvelurekisteriin

Katsastusluvan haltijan on talletettava suoraikäyttöisesti katsastuspalvelurekisteriin:

- 1) katsastustoimipaikan nimi, sijainti ja yhteystiedot;
- 2) katsastuslajeittain palveluajat, jolloin katsastustoimipaikalla on yleisesti saatavissa katsastuspalveluita;
- 3) tiedot tarjottavista katsastuspalveluista ja niistä yleisesti perittävistä maksuista ajoneuvoluokittain ja katsastuslajeittain.

Liikenteen turvallisuusvirastolla on erityisestä syystä oikeus muuttaa katsastuspalvelurekisteriin ilmoitettuja tietoja, jos se havaitsee niissä virheitä tai puutteita.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarkemmat tekniset määräykset katsastuspalvelurekisteriin ilmoitettavista tiedoista ja siitä, miten ilmoitus rekisteriin tehdään.

25 §

Katsastusasiakirjojen säilyttäminen

Liikenteen turvallisuusvirastossa säilytetään rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastusta koskevat todistukset ja muut asiakirjat. Katsastustoimipaikan on lähetettävä nämä todistukset ja muut asiakirjat säilytettäväksi Liikenteen turvallisuusvirastoon mahdollisimman pian sen jälkeen, kun katsastus on suoritettu loppuun. Liikenteen turvallisuusvirasto saa salassapitosäännösten estämättä luovuttaa näitä todistuksia ja asiakirjoja sekä muita katsastustoiminnassa tarvittavia asiakirjoja teknisellä käyttöyhteydellä katsastustoimipaikoille katsastustoimintaa varten.

Muut kuin 1 momentissa tarkoitetut katsastusta koskevat asiakirjat säilytetään katsastustoimipaikalla. Määräaikaikatsastusta koskevat asiakirjat ja tarkastustodistukset säilytetään vähintään kaksi vuotta ja muut asiakirjat vähintään 15 vuotta.

26 §

Katsastustoiminnan päätyminen

Katsastustoimipaikan toiminnan keskeytyessä tai päättyessä katsastusluvan haltijan on toimitettava katsastuksen suorittamiseen välittömästi liittyvät asiakirjat ja lomakkeet Liikenteen turvallisuusvirastolle sen pyynnöstä. Näihin asiakirjoihin sovelletaan muutoin, mitä 25 §:ssä säädetään.

5 luku

Koulutuslupa lisäkoulutukseen

27 §

Lisäkoulutuksen antaja

Katsastustoiminnasta vastaavien ja katsastajien lisäkoulutusta antavalla on oltava Liikenteen turvallisuusviraston myöntämä lupa lisäkoulutuksen antamiseen. Liikenteen turvallisuusvirasto antaa luvan myös yksittäisen täydennyskoulutustilaisuuden järjestämiseen. Tällaisen tilaisuuden järjestäjää koskee soveltuvin osin, mitä tässä laissa ja sen nojalla säädetään koulutusluvan hakijasta ja koulutusluvan myöntämisestä.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi tarvittaessa antaa erikois- ja täydennyskoulutusta.

28 §

Koulutusluvan myöntämisen edellytykset

Koulutuslupa myönnetään hakijalle, jolla on:

- 1) asiantunteva koulutustoiminnasta vastaava henkilö;
- 2) käytettävissään riittävä ja katsastustoimintaan perehtynyt ammattitaitoinen opetushenkilöstö;
- 3) käytettävissään riittävät ja tarkoitukseen soveltuvat toimitilat;
- 4) käytettävissään tarvittavat opetusmateriaali ja –välineet;
- 5) yksityiskohtainen koulutusohjelma, josta käyvät ilmi opetettavat asiat, aikataulut ja suunnitellut opetusmenetelmät.

29 §

Koulutusluvan hakeminen

Koulutuslupaa haetaan kirjallisesti Liikenteen turvallisuusvirastolta. Hakemukseen on liitettävä:

- 1) selvitys siitä, missä laajuudessa koulutusoikeutta haetaan;
- 2) tieto koulutustoiminnasta vastaavasta henkilöstä sekä hänen katsastustoimintaan liittyvästä koulutuksestaan ja kokemuksestaan;
- 3) selvitys opetushenkilöstön ammattitaidosta;
- 4) selvitys opetusmateriaalista;
- 5) yksityiskohtainen koulutusohjelma, josta käyvät ilmi opetettavat asiat, aikataulu ja opetusmenetelmät;
- 6) tiedot paikoista, joissa koulutusta pääasiassa annetaan, sekä selvitys vaadittavan käytännön harjoittelun mahdollisuuksista ja kirjallisten kokeiden käytännön järjestelyistä;
- 7) selvitys koulutukseen osallistumisen ehdoista, kuten osallistujamäärästä;
- 8) arvio siitä, milloin koulutustoiminta on tarkoitus käynnistää.

Liikenteen turvallisuusviraston pyynnöstä luvanhakijan on esitettävä virastolle koulutuksessa käytettävä opetusmateriaali kokonaisuudessaan.

Jos koulutusluvan hakijalla on voimassaoleva koulutuslupa, hakemukseen ei tarvitse liittää niitä 1 momentissa tarkoitettuja selvityksiä, jotka on toimitettu lupaviranomaiselle edellisen hakemuksen yhteydessä tai valvontaa varten ja asiakirjoissa olevat tiedot pitävät edelleen paikkansa.

30 §

Koulutusluvan myöntäminen

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää koulutusluvan hakijalle, joka täyttää 28 §:ssä säädettyt edellytykset ja esittää 29 §:ssä tarkoitetut selvitykset.

31 §

Lisäkoulutukseen liittyvät kokeet

Liikenteen turvallisuusvirasto järjestää katsastajan tutkinnon loppukokeet ja koulutuksen antaja muut lisäkoulutukseen liittyvät kokeet.

Lisäkoulutukseen kuuluvien kokeiden järjestäjä säilyttää koeasiakirjat kolme vuotta ja tiedot kokeiden tuloksista viisitoista vuotta.

Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään lisäkoulutukseen liittyvistä kokeista ja niiden pääsyvaatimuksista, kokeiden valvonnasta, kokeista annettavasta todistuksesta sekä muista kokeisiin liittyvistä asioista. Liikenteen turvallisuusvirasto antaa kuitenkin tarkemmat määräykset kokeiden arvostelu- ja hyväksymisperusteista.

32 §

Tasapuolisuus koulutuksen antamisessa

Koulutusluvan haltija on velvollinen tarjoamaan järjestämäänsä lisäkoulutusta tasapuolisesti kaikille peruskoulutusvaatimuksen täyttävälle henkilölle.

Koulutusluvan haltijan kielellisestä palveluvelvollisuudesta säädetään kielilaissa (423/2003).

33 §

Hyvä hallinto

Koulutusluvan haltijan on tässä laissa tarkoitettuja julkisia hallintotehtäviä hoitaessaan noudatettava hallintolakia. Koulutusluvan haltijan palveluksessa olevaan ei kuitenkaan koulutustoiminnassa sovelleta hallintolain 28 §:n 1 momentin 4 kohtaa.

Koulutusluvan haltijan on tässä laissa tarkoitettuja julkisia hallintotehtäviä hoitaessaan noudatettava, mitä viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa (621/1999) säädetään.

6 luku

Valvonta

34 §

Katsastustoiminnan seuranta

Liikenteen turvallisuusvirasto seuraa katsastuspalvelujen alueellista tarjontaa, katsastuksesta perittävien maksujen kehitystä ja katsastustoiminnan harjoittamista muutoinkin Suomessa. Virasto antaa vuosittain liikenne- ja viestintäministeriölle selvityksen seurannan tuloksista.

35 §

Valvonta

Tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten noudattamista valvoo Liikenteen turvallisuusvirasto.

Liikenteen turvallisuusvirasto tarkastaa vähintään viiden vuoden välein, että katsastusluvan ja koulutusluvan haltija edelleen täyttävät luvan myöntämisen edellytykset.

36 §

Tietojen antaminen valvontaviranomaiselle

Katsastusluvan haltijan on annettava pyynnöstä salassapitosäännösten estämättä Liikenteen turvallisuusvirastolle valvontaa varten sekä luvanhaltijalle asetettujen edellytysten ja katsastustehtävien hoitamisen laadun selvittämiseksi tarvittavat tiedot mukaan lukien tarvittavat tiedot luvanhaltijan kirjanpidosta, varainhallinnasta, hallinnosta, tilojen ja laitteiden vuokrauksesta sekä katsastuksia suorittavista henkilöistä ja harjoitetusta katsastustoiminnasta. Lisäksi katsastusluvan haltijan on salassapitosäännösten estämättä annettava pyynnöstä Liikenteen turvallisuusvirastolle katsastustoiminnan valvontaa, seurantaa ja tutkimustoimintaa varten tiedot edellisen ja kuluvan vuoden aikana katsastuksista perityistä maksuista katsastuslajeittain ja ajoneuvoluokittain.

Koulutusluvan haltijan on pyynnöstä annettava salassapitosäännösten estämättä Liikenteen turvallisuusvirastolle tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten noudattamisen valvontaa varten sekä koulutusoikeuden haltijan edellytysten ja koulutuksen laadun selvittämiseksi tarvittavat tiedot mukaan lukien tiedot koulutusta antavista henkilöistä ja annetusta koulutuksesta.

Katsastusluvan ja koulutusluvan haltijoiden on viipymättä ilmoitettava toiminnasta vastaavien henkilöiden vaihdoksista sekä muista toimintaa koskevista merkittävistä muutoksista Liikenteen turvallisuusvirastolle. Katsastusluvan haltijan on lisäksi ilmoitettava virastolle omistussuhteissaan tapahtuneista muutoksista.

37 §

Katsastustoimipaikan ja koulutuspaikan tarkastukset

Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus tehdä tässä laissa tarkoitettujen valvontatehtävien hoitamiseksi tarvittavia tarkastuksia paikoissa, joissa harjoitetaan katsastusluvassa tai koulutusluvassa tarkoitettua toimintaa. Luvanhaltija on velvollinen järjestämään olosuhteet sellaisiksi, että tarkastus voidaan tehdä. Tarkastuksia ei saa suorittaa pysyväisluonteiseen asumiseen käytettävissä tiloissa.

38 §

Sopimuskumppanin suorittamat toimipaikan tarkastukset

Liikenteen turvallisuusvirasto voi hankkia 37 §:ssä tarkoitettujen tarkastuksen suorittajaksi yksityisiä palvelun tuottajia tekemällä tarkastusten suorittamisesta sopimuksen palvelun tuottajan kanssa. Palvelun tuottajan kanssa on sovittava yksityiskohtaisesti tarkastettavat katsastustoimipaikat ja koulutusluvan haltijoiden toimitilat sekä niissä tarkastettavat kohteet. Tarkastuksia suorittaessaan henkilöllä on oltava Liikenteen turvallisuusviraston antama todistus hänen oikeudestaan suorittaa tarkastuksia. Todistus on pyydettyessä esitettävä asianomaisen katsastusluvan haltijan tai koulutusluvan haltijan edustajalle.

Edellä 1 momentissa tarkoitettun sopimuskumppanin ja tarkastuksen suorittajan tulee olla ammattitaitoisia suorittamaan kyseessä olevia tarkastuksia. Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo, että tarkastukset suoritetaan säännösten ja palvelun hankintaa koskevan sopimuksen mukaisesti ja vastaa sopimuskumppanien suorittamista tarkastuksista siten kuin olisi itse ne suorittanut.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu sopimuskumppani on velvollinen antamaan Liikenteen turvallisuusvirastolle raportin jokaisesta suoritetusta tarkastuksesta ja tarkastuksessa havaituista puutteista siten kuin siitä tarkastusten suorittamista koskevassa sopimuksessa sovitaan. Raportti on annettava tiedoksi myös tarkastuksen kohteena olleelle katsastustoimipaikalle ja koulutusluvan haltijalle.

39 §

Katsastetun ajoneuvon tarkastus

Katsastustoimipaikan katsastustehtävien valvomiseksi Liikenteen turvallisuusvirasto saa pysäyttää ajoneuvon sen poistuessa katsastuksesta ja suorittaa ajoneuvolle katsastusta vastaavan tarkastuksen tai osan siitä.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu tarkastus saadaan suorittaa korvauksetta sen katsastustoimipaikan tiloissa ja laitteita käyttäen, jossa ajoneuvo on edellisen kerran katsastettu. Tarkastukseen sovelletaan, mitä ajoneuvolaissa ja sen nojalla säädetään kyseistä katsastuslajista.

Liikenteen turvallisuusvirasto saa osallistua ajoneuvolaissa tarkoitettuun tekniseen tienvarsitarkastukseen, kun osallistumisen tarkoituksena on mainitun lain 70 §:ssä säädetyn tarkastuksen lisäksi valvoa katsastustoimipaikkojen katsastustehtäviä. Liikenteen turvallisuusviraston virkamies toimii tarkastuksessa ajoneuvon teknisenä asiantuntijana katsastuksen suorittamiseen oikeutetun henkilön asemesta. Liikenteen turvallisuusviraston virkamiehellä on tarkastuksessa sama toimivalta kuin ajoneuvolain 71 §:n mukaan katsastuksen suorittamiseen oikeutetulla henkilöllä.

Edellä 1–3 momentissa tarkoitetuissa tarkastuksissa Liikenteen turvallisuusviraston virkamiehellä on oltava viraston antama todistus oikeudesta suorittaa tarkastus. Todistus on pyydettyessä esitettävä tarkastettavan ajoneuvon kuljettajalle.

40 §

Ajoneuvon määrääminen valvontakatsastukseen

Katsastustoimipaikan katsastustehtävien valvomiseksi Liikenteen turvallisuusvirasto voi määrätä ajoneuvon valvontakatsastukseen johonkin määräämänsä ajoneuvon lähellä sijaitsevaan katsastustoimipaikkaan tai suorittaa valvontakatsastuksen itse, jos se havaitsee tai saa muutoin tiedon, että ajoneuvon kunnossa tai säännöstenmukaisuudessa on ilmeisesti sellainen vika tai puute, jonka johdosta ajoneuvo olisi pitänyt hylätä edellisessä katsastuksessa.

Liikenteen turvallisuusviraston suorittama katsastus saadaan suorittaa korvauksetta siinä katsastustoimipaikassa ja sen katsastuslaitteita käyttäen, jossa ajoneuvo on edellisen kerran katsastettu.

Liikenteen turvallisuusviraston suorittaessa valvontakatsastuksen sovelletaan mitä 39 §:n 4 momentissa säädetään.

41 §

Katsastusluvan peruuttaminen

Liikenteen turvallisuusviraston on peruutettava katsastuslupa, jos:

- 1) katsastustoimipaikan toiminta on lopetettu kokonaan; tai
- 2) katsastusluvan haltija on asetettu konkurssiin.

Jollei 43 §:stä muuta johdu, Liikenteen turvallisuusviraston on peruutettava katsastuslupa määräajaksi tai kokonaan, jos:

- 1) katsastustoimipaikalla ei harjoiteta säännöllistä katsastustoimintaa tai toimintaa ei harjoiteta katsastuspalvelurekisteriin tehdyn ilmoituksen mukaisesti;
- 2) katsastusluvnan haltija ei enää täytä katsastusluvnan myöntämisen edellytyksiä;
- 3) katsastustoimipaikalla katsastuksia suorittava henkilöstö ei täytä säädettyjä ammattitaito- tai luottavuusvaatimuksia; tai
- 4) katsastusluvnan haltija on laiminlyönyt katsastustoiminnan valvontamaksun maksamisen maksukehotuksesta huolimatta.

Jollei 43 §:stä muuta johdu, Liikenteen turvallisuusvirasto voi peruuttaa katsastusluvnan määräajaksi tai kokonaan, jos:

- 1) katsastuksessa on hyväksytty liikenteessä käytettäväksi ajoneuvoja, jotka eivät ilmeisen selvästi ole olleet säännösten ja määräysten mukaisia;
- 2) katsastuksessa on hylätty ajoneuvoja, joiden kaikkia ilmeisiä vikoja tai puutteita ei ole huomioitu;
- 3) katsastuksissa havaittujen vikojen tai puutteiden määrä taikka katsastuksessa ensimmäisellä kerralla hylättyjen ajoneuvojen suhteellinen osuus perusteettomasti poikkeaa merkittävästi toimipaikalla katsastajakohtaisesti tai yleisestä valtakunnallisesta tasosta tai toimipaikalle katsastukseen esitettyjen ajoneuvojen tosiasiallisesta kunnosta;
- 4) katsastuksessa on laiminlyöty ajoneuvojen verotukseen liittyvää valvontaa tai muutoin jätetty suorittamatta tehtävä, joka on erikseen säädetty suoritettavaksi katsastuksen yhteydessä; tai
- 5) toiminnassa on rikottu 21 §:ssä säädettyä tasapuolisuusvaatimusta tai muuta tässä laissa tai sen nojalla säädettyä tai määrättyä vaatimusta.

42 §

Toimenpiteet katsastajan katsastustoiminnan puutteiden johdosta

Jollei 43 §:stä muuta johdu, Liikenteen turvallisuusvirasto voi enintään kuuden kuukauden määräajaksi kieltää katsastajaa suorittamasta katsastuksia, jos hän on katsastuksessa:

- 1) hyväksynyt liikenteessä käytettäväksi ajoneuvoja, jotka eivät ilmeisen selvästi ole olleet säännösten ja määräysten mukaisia;
- 2) hylännyt ajoneuvoja, joiden kaikkia ilmeisiä vikoja tai puutteita ei ole huomioitu;
- 3) tarpeettomasti edellyttänyt korjattavaksi ajoneuvon vikoja tai puutteita;
- 4) laiminlyönyt ajoneuvojen verotukseen liittyvää valvontaa tai muutoin jättänyt suorittamatta tehtävän, joka on erikseen säädetty suoritettavaksi katsastuksen yhteydessä; tai
- 5) on toiminnassaan rikkonut 21 §:ssä säädettyä tasapuolisuusvaatimusta tai muuta tässä laissa tai sen nojalla säädettyä tai määrättyä vaatimusta.

43 §

Huomautus ja varoitus

Liikenteen turvallisuusviraston on 41 §:n 2 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa annettava katsastusluvnan haltijalle katsastusluvnan peruuttamisen sijasta huomautus ja tarvittaessa kirjallinen varoitus, jos luvan peruuttaminen olisi kohtuutonta ja ilmenneet rikkomukset, puutteet tai laiminlyönnit on korjattu.

Liikenteen turvallisuusviraston on 41 §:n 3 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa annettava katsastusluvnan haltijalle katsastusluvnan peruuttamisen sijasta huomautus ja tarvittaessa kirjallinen varoi-

tus, jos luvan peruttaminen olisi kohtuutonta ja ilmenneet rikkomukset ja laiminlyönnit on korjattu tai ne ovat vähäisiä.

Liikenteen turvallisuusviraston on 42 §:ssä tarkoitetuissa tapauksissa annettava katsastajalle mainitussa pykälässä tarkoitettujen katsastusten suorittamiskiellon sijasta huomautus ja tarvittaessa kirjallinen varoitus, jos kieltä olisi kohtuutonta ja ilmenneet rikkomukset ovat vähäisiä.

44 §

Väliaikaiset toimenpiteet katsastustoiminnan puutteiden johdosta

Jos on ilmeistä, että katsastusluvan haltijan tai katsastajan katsastustoiminnassa on olennaisia puutteita tai väärinkäytöksiä, Liikenteen turvallisuusvirasto voi väliaikaisesti kieltää katsastusluvan haltijan katsastustoiminnan harjoittamisen ja katsastajan katsastusten suorittamisen sekä tarvittaessa estää katsastusluvan haltijaa tai katsastajaa käyttämästä ajoneuvoliikenteen tietojärjestelmän tietoja ja tallettamasta tietoja tietojärjestelmään. Väliaikainen kieltä sekä käytön ja tallettamisen estäminen ovat voimassa, kunnes katsastusluvan peruuttamista tai katsastajan katsastusten suorittamisen kieltämistä koskeva asia on lopullisesti ratkaistu 41—43 §:n nojalla. Asia on ratkaistava ilman aiheutonta viivytystä.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu katsastusluvan haltijan katsastustoiminnan harjoittamisen ja katsastajan katsastusten suorittamisen väliaikaista kieltä sekä ajoneuvoliikenteen tietojärjestelmän tietojen käytön ja tietojen tallettamisen estämistä koskevia päätöksiä on noudatettava päätöksestä tehdystä valituksesta huolimatta.

45 §

Koulutusluvan peruuttaminen

Jollei 3 momentista muuta johdu, Liikenteen turvallisuusviraston on peruutettava koulutuslupa määräajaksi tai kokonaan, jos koulutusluvan haltija ei enää täytä koulutusluvan myöntämisen edellytyksiä.

Jollei 3 momentista muuta johdu, Liikenteen turvallisuusvirasto voi peruuttaa koulutusluvan määräajaksi tai kokonaan, jos:

- 1) koulutuksessa ei ole noudatettu koulutusta koskevia säännöksiä; tai
- 2) koulutusta ei ole hoidettu koulutusluvan mukaisesti tai muutoin asianmukaisesti.

Liikenteen turvallisuusviraston on 1 ja 2 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa annettava koulutusluvan haltijalle koulutusluvan peruuttamisen sijasta huomautus ja tarvittaessa kirjallinen varoitus, jos luvan peruttaminen olisi kohtuutonta ja ilmenneet rikkomukset, puutteet tai laiminlyönnit on korjattu.

46 §

Katsastustoimipaikan toimitilan tai laitteen käyttökielto

Jos tarkastuksessa tai muuten havaitaan, ettei katsastustoiminnassa käytettävä toimitila tai laite täytä tässä laissa tai sen nojalla annetuissa säännöksissä tai määräyksissä asetettuja oleellisia vaatimuksia, Liikenteen turvallisuusvirasto voi kieltää tilan tai laitteen käytön taikka rajoittaa sen käyttöä.

7 luku

Erinäiset säännökset

47 §

Henkilörekisteritiedot

Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus saada tarpeellisia tietoja rikosrekisteristä ja ajoneuvoliikennerekisteristä katsastusluvan myöntämistä ja peruuttamista koskevien asioiden käsittelyä sekä valvontaa varten. Tieto rikoksesta voidaan salassapitosäännösten estämättä 41 §:ssä tarkoitettujen toimenpiteiden yhteydessä luovuttaa katsastusluvan haltijalle.

48 §

Salassapitovelvollisuus

Katsastusluvan haltija tai tämän palveluksessa oleva ei saa ilmaista sivulliselle tietoonsa tullutta 8 ja 14 §:ssä tarkoitettua henkilön rikosta koskevaa tietoa, joka on saatu 47 §:n nojalla rikosrekisteristä tai ajoneuvoliikennerekisteristä.

49 §

Pakkokeinot

Liikenteen turvallisuusvirasto voi asettaa 26 §:ssä tarkoitettujen asiakirjojen ja lomakkeiden toimitamisvelvollisuuden, 36 §:ssä säädetyn tiedonantovelvollisuuden, 44 §:ssä tarkoitettua kiellon ja 46 §:ssä tarkoitettua kiellon tai rajoituksen noudattamisen tehosteeksi uhkasakon. Uhkasakosta on voimassa, mitä uhkasakkolaissa (1113/1990) säädetään. Sitä, joka ei noudata tämän lain nojalla määrättyä, uhkasakolla tehostettua velvollisuutta, kieltä tai rajoitusta, ei voida tuomita rangaistukseen samasta teosta.

50 §

Rangaistussäännökset

Joka harjoittaa ajoneuvojen katsastustoimintaa ilman asianmukaista katsastuslupaa, on tuomittava virkavallan anastuksesta siten kuin rikoslain (39/1889) 16 luvun 9 §:ssä säädetään.

Joka laiminlyö tässä laissa tai sen nojalla annetuissa säännöksissä säädetyn ilmoituksen tekemisen taikka estää tai haittaa 37 tai 39 §:ssä tarkoitettua tarkastuksen tekemistä on tuomittava ajoneuvojen katsastusluvista annettujen säännösten rikkomisesta sakkoon.

Katsastajaan sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä.

Rangaistus 48 §:ssä säädetyn salassapitovelvollisuuden rikkomisesta tuomitaan rikoslain 38 luvun 1 tai 2 §:n mukaan, jollei teko ole rangaistava rikoslain 40 luvun 5 §:n mukaan.

51 §

Oikaisun hakeminen

Katsastusluvan haltijan katsastusasiassa sekä lisäkoulutuksen antajan koulutusasiassa tekemään päätökseen saa vaatia oikaisua Liikenteen turvallisuusvirastolta, jollei muualla laissa toisin säädetä. Oikaisuvaatimus on tehtävä 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista. Päätökseen on liitettävä oikaisuvaatimusosoitus.

52 §

Virka-apu

Poliisi on velvollinen antamaan virka-apua tässä laissa tarkoitettujen valvontatehtävien suorittamiseksi.

53 §

Tarkemmat säännökset

Tarkemmat säännökset tämän lain täytäntöönpanosta annetaan valtioneuvoston asetuksella. Valtioneuvoston asetuksella säädetään lisäksi Liikenteen turvallisuusviraston apuna toimivan neuvoa antavan koulutustoimikunnan asettamisesta, kokoonpanosta ja tehtävistä.

Liikenne- ja viestintäministeriö voi antaa tarkempia säännöksiä katsastusluvan myöntämisen edellytyksistä ja katsastustoimipaikalla säilyttävistä asiakirjoista.

8

luku

Voimaantulo ja siirtymäsäännökset

54 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 . Sen 2 §:n 6 kohta ja 24 § tulevat kuitenkin voimaan vuoden kuluttua tämän lain voimaantulosta.

Tällä lailla kumotaan ajoneuvojen katsastusluvista 23 päivänä joulukuuta 1998 annettu laki (1099/1998) siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen. Lain 24 a § kumotaan kuitenkin vasta 31 päivänä joulukuuta 2011.

Ennen tämän lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpano edellyttämiin toimiin. Liikenteen turvallisuusvirasto voi ennen tämän lain voimaantuloa ryhtyä katsastuspalvelurekisterin valmistaamisen edellyttämiin toimiin.

55 §

Siirtymäsäännökset

1. Tällä lailla kumotun lain nojalla annetut säännökset jäävät edelleen voimaan kunnes niistä toisin säädetään tai määrätään.
2. Tämän lain voimaan tullessa voimassa olevat katsastusluvut ovat voimassa sellaisinaan luvassa määrätyn ajan. Tällaisen luvan nojalla katsastustoimintaa harjoitetaan tämän lain voimaantullessa voimassa olevan ajoneuvojan katsastusluvista annetun lain ja sen nojalla annettujen säännösten mukaisesti. Luvanhaltijaan on kuitenkin talletettava 24 §:ssä tarkoitettut tiedot katsastuspalvelurekisteriin. Lisäksi luvanhaltijaan sovelletaan 35–46 §:ää.
3. Jos tämän lain voimaantullessa voimassa olevan katsastusluvan voimassaolo päättyy aikaisemmin kuin kolmen vuoden kuluttua tämän lain voimaantulosta, luvanhaltija saa jatkaa kyseisen toimiluvan nojalla luvanmukaista katsastustoimintaa kolme vuotta tämän lain voimaantulosta sellaisenaan ilmoitettuaan siitä kirjallisesti Liikenteen turvallisuusvirastolle ennen luvan voimassaolon päättymistä. Jos tällainen ilmoitus on tehty, luvanhaltijan on kyseisenä aikana harjoitettava katsastustoimintaa tämän lain voimaantullessa voimassa olevan ajoneuvojen katsastusluvista annetun lain

ja sen nojalla annettujen säännösten mukaisesti. Luvanhaltijan on kuitenkin talletettava 24 §:ssä tarkoitettut tiedot katsastuspalvelurekisteriin. Lisäksi luvanhaltijaan sovelletaan 35–46 §:ää.

4. Kaikkien katsastusluvan haltijoiden on talletettava 24 §:ssä tarkoitettut tiedot katsastuspalvelurekisteriin kuukauden kuluessa mainitun 24 §:n voimaantulosta.

5. Tämän lain voimaantullessa voimassa olevan ajoneuvojen katsastusluvista annetun lain 15 §:n nojalla toiminnassa oleva sivutoimipiste saa jatkaa toimintaansa sellaisenaan siihen asti, kun toimintaa jatkaa 2 tai 3 momentin nojalla se katsastustoimipaikka, josta sivutoimipiste on mainitun 15 §:n mukaisesti hoidettu. Katsastusluvan haltijan oikeus sivutoimipisteeseen päättyy kuitenkin kuuden kuukauden kuluttua siitä, kun 5 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettu katsastustoimipaikka aloittaa seudulla toimintansa.

6. Edellä 2 ja 3 momentista poiketen tämän lain voimaan tullessa voimassa olevat oikeudet ajoneuvojen katsastukseen katsastustoimipaikan ulkopuolella päättyvät vuoden kuluttua tämän lain voimaantulosta.

7. Henkilön, joka tämän lain voimaan tullessa täyttää katsastuksia suorittavalta henkilöltä edellytettävät luotettavuus- ja ammattitaitovaatimukset, katsotaan täyttävän tässä laissa ja sen nojalla katsastajalle säädettyt koulutusvaatimukset, jos hän suorittaa säädetyn täydennyskoulutuksen mukaan lukien erikoiskoulutuksen kertauskokeen säädetyin väliajoin.

8. Henkilö, joka tämän lain voimaantullessa täyttää katsastustoiminnasta vastaavalta henkilöltä edellytettävät luotettavuus- ja ammattitaitovaatimukset, katsotaan täyttävän tässä laissa ja sen nojalla kyseiselle henkilölle säädettyt ammattitaitovaatimukset, jos hän osallistuu säädettyyn täydennyskoulutukseen. Jos katsastustoimipaikalla suoritetaan erikoiskoulutusta edellyttäviä katsastuksia, henkilön on suoritettava myös erikoiskoulutuksen kertauskoe säädetyin väliajoin. Tällä lailla kumotun lain siirtymäsäännöksen nojalla ammattitaitovaatimukset täyttävän henkilön on suoritettava puuttuva erikoiskoulutuksen kertauskoe viimeistään kolmen vuoden kuluttua tämän lain voimaantulosta ja sen jälkeen säädetyin väliajoin.

9. Ennen 2 päivää marraskuuta 2007 tehtyjä rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastuksia koskevat todistukset ja muut asiakirjat säilytetään katsastustoimipaikalla viisitoista vuotta.

10. Tämän lain voimaantullessa voimassa olevat koulutusoikeudet ovat voimassa sellaisinaan.

2.

Laki ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 luku

Yleiset säännökset

1 §

Lain soveltamisala

Tässä laissa säädetään ajoneuvolaissa (1090/2002) tarkoitetun yksittäishyväksynnän myöntämisestä.

Yksittäishyväksynnän myöntämisen edellytyksistä ja muusta yksittäishyväksynnän sisällöstä sekä muussa Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa kuin Suomessa yksittäishyväksytyn ajoneuvon käyttöönnotosta Suomessa säädetään ajoneuvolaissa ja sen nojalla.

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

- 1) *yksittäishyväksynnällä* ajoneuvolaissa tarkoitettua yksittäishyväksyntää; lisäksi yksittäishyväksyntään kuuluu ajoneuvon tietojen tallettaminen ajoneuvoliikennerekisteriin;
- 2) *yksittäishyväksynnän myöntäjällä* tahoja, jonka kanssa Liikenteen turvallisuusvirasto on tehnyt yksittäishyväksyntöjen myöntämistä koskevan sopimuksen.
- 3) *yksittäishyväksyjällä* henkilöä, jolla on oikeus suorittaa yksittäishyväksyntöjä

Tässä laissa tarkoitetun yksittäishyväksynnän lisäksi yksittäishyväksynnän myöntäjä voi tehdä yksittäishyväksynnän yhteydessä ajoneuvolain 50 e §:n 2 momentin 5 kohdassa tarkoitettuja tarkastuksia, mittauksia, laskelmia ja selvityksiä.

3 §

Liikenteen turvallisuusviraston vastuu yksittäishyväksynnöistä

Liikenteen turvallisuusvirasto vastaa ajoneuvojen yksittäishyväksynnästä Suomessa.

2 luku

Yksittäishyväksynnän myöntäjä ja yksittäishyväksynnän myöntäminen

4 §

Yksittäishyväksyntöjen myöntämisen järjestäminen

Liikenteen turvallisuusvirasto järjestää yksittäishyväksyntöjen myöntämisen hankkimalla toimintaan tarvittavat palvelut niiden tuottajilta. Myöntäminen on järjestettävä sopimuksin siten, että toiminnassa tarvittavien palvelujen laatu, yhdenmukaisuus ja saatavuus turvataan kohtuullisessa määrin eri puolilla maata.

Liikenteen turvallisuusviraston tekee sopimuksen yksittäishyväksyntöjen myöntämisestä niiden palvelun tuottajien kanssa, jotka täyttävät tässä laissa tai sen nojalla säädetyt vaatimukset.

5 §

Yksittäishyväksyntätoiminnasta maksettava palvelukorvaus

Liikenteen turvallisuusvirasto määrää sopimus Kumppaneille maksettavan palvelukorvauksen suuruuden.

6 §

Yksittäishyväksynnän hankinnasta ilmoittaminen

Liikenteen turvallisuusvirasto ilmoittaa kotisivuillaan palveluntuottajien mahdollisuudesta tehdä Liikenteen turvallisuusviraston kanssa sopimus yksittäishyväksyntöjen myöntämisestä.

7 §

Ilmoittautuminen sopimus Kumppaniksi

Palveluntarjoaja, joka haluaa tehdä Liikenteen turvallisuusviraston kanssa yksittäishyväksyntöjen myöntämistä koskevan sopimuksen, on esitettävä Liikenteen turvallisuusvirastolle kirjallinen selvitys seuraavasti:

- 1) yhtiömuodossa toimivan hakijan kaupparekisteriote ja selvitys omistussuhteista taikka muut vastaavat selvitykset;
- 2) selvitys palvelujen laajuudesta;
- 3) ilmoitus suunnitellusta paikasta ja toimitilasta, jossa toimintaa ryhdytään harjoittamaan;
- 4) arvio toiminnan aloittamisajankohdasta;
- 5) selvitys suunnitelluista palveluajoista;
- 6) selvitys laatujärjestelmästä;
- 7) ilmoitus yksittäishyväksyntöjen myöntämisestä vastaavasta henkilöstä;
- 8) selvitys siitä, miten hakijan on tarkoitus toteuttaa yhteydet ajoneuvoliikennerekisteriin sekä miten hakija huolehtii asianmukaisesta tietosuojasta ja tietoturvasta;
- 9) selvitys siitä, miten palveluntarjoaja, yhtiömuodossa toimivan palveluntarjoajan hallituksen tai hallintoneuvoston jäsen tai varajäsen, toimitusjohtaja, yhtiömies tai muussa määräävässä asemassa oleva täyttää tämän lain 9–16 §:ssä tarkoitetut vaatimukset;
- 10) selvitys siitä, miten toimitilat ja henkilöstö täyttävät 9–16 §:ssä tarkoitetut vaatimukset.

8 §

Yksittäishyväksyntöjen myöntämistä koskeva sopimus

Sopimuksessa on sovittava:

- 1) palvelun laajuudesta;
- 2) toiminnan aloittamisesta;
- 3) paikkakunnasta ja toimitilasta, joissa yksittäishyväksynnät myönnetään;
- 4) toiminnassa edellytettävistä välineistä;
- 5) palveluajoista;
- 6) ajoneuvoliikennerekisterin käyttämisestä, yksittäishyväksynnän myöntämistä koskevien tietojen tallettamisesta ajoneuvoliikennerekisteriin sekä yksittäishyväksynnän myöntäjältä edellytettävän tietosuoja- ja tietoturvan osoittamisesta;
- 7) yksittäishyväksynnän myöntämisestä perittävien maksujen perimisessä ja tilittämisessä Liikenteen turvallisuusvirastolle noudatettavasta menettelystä;

- 8) yksittäishyväksyntöjen myöntämistä koskevien asiakirjojen toimittamisesta Liikenteen turvallisuusvirastoon;
- 9) sopimuskaudesta, sopimuksen päättymisestä erityistilanteissa kesken sopimuskauden ja sopimus-
sakosta;
- 10) valvonnasta ja muista keinoista, joilla Liikenteen turvallisuusvirasto voi varmistua yksittäishy-
väksyntöjen asianmukaisesta myöntämisestä.

9 §

Yksittäishyväksynnän myöntäjää ja yksittäishyväksyntöjen myöntämistä koskevat edellytykset

Yksittäishyväksynnän myöntäjän on oltava luotettava, asiantunteva ja riippumaton.

Yksittäishyväksynnän myöntäjällä on oltava vähintään standardin SFS-EN ISO/IEC 17020:2004 tai tätä uudemman vastaavan standardin vaatimukset täyttävä laatujärjestelmä. Yksittäishyväksynnän myöntäjällä on myös oltava tehtävien laajuutta vastaava vastuuvakuutus yksittäishyväksyntätehtävissä ajoneuvolle mahdollisesti aiheutuvien vahinkojen korvaamiseen.

Yksittäishyväksynnän myöntäjällä on oltava:

- 1) tehtävän suorittamiseen riittävä ja ammattitaitoinen henkilökunta,
- 2) yksittäishyväksyntäpalvelun laajuus huomioon ottaen tarkoitukseen soveltuvat toimitilat ja
- 3) asianmukaiset tietoliikenneyhteydet; yksittäishyväksynnän myöntäjän on myös huolehdittava asianmukaisesta tietosuojasta ja tietoturvasta.

10 §

Toimitilat

Yksittäishyväksyntään käytettävien tilojen on oltava sellaiset, että yksittäishyväksyttävien ajoneuvojen tarkastukset voidaan suorittaa niissä asianmukaisesti sisätiloissa säästä riippumatta.

Yksittäishyväksyntä saadaan suorittaa toimitilojen ulkopuolella, jos ajoneuvoja on niiden suuren lukumäärän, liikenneturvallisuuden, ympäristöseikkojen tai muun vastaavan syyn takia epätarkoituksenmukaista tuoda toimitiloihin. Jos tarkastuksia tehdään yksittäishyväksynnän myöntäjän toimiltilojen ulkopuolella, tilojen tulee täyttää 1 momentissa tarkoitettut vaatimukset.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarvittaessa tarkemmat määräykset tarkastuksiin käytettävistä toimitiloista ja siitä millä edellytyksillä yksittäishyväksyntään kuuluvat tarkastukset voidaan suorittaa toimitilojen ulkopuolella.

11 §

Yksittäishyväksynnän myöntäjän ja yksittäishyväksyjän luotettavuuden arviointi

Yksittäishyväksynnän myöntäjän luotettavuuden arviointiin sovelletaan, mitä ajoneuvojen katsastusluvista annetussa laissa (/) säädetään katsastusluvan hakijan luotettavuuden arvioinnista.

Yksittäishyväksyjän luotettavuuden arviointiin sovelletaan, mitä ajoneuvojen katsastusluvista annetussa laissa säädetään katsastajan luotettavuuden arvioinnista.

12 §

Yksittäishyväksynnän myöntäjän asiantuntemus

Yksittäishyväksynnän myöntäjä katsotaan asiantuntevaksi, jos myöntäjällä on kutakin toimipaikkaa varten pätevä yksittäishyväksyntöjen myöntämisestä vastaava. Henkilö voidaan erityisestä syystä hyväksyä yksittäishyväksyntöjen myöntämisestä vastaavaksi henkilöksi useammalle kuin yhdelle toimipaikalle, jos hän pystyy tosiasiallisesti vastaamaan tehtävistään.

Yksittäishyväksynnän myöntäjän on huolehdittava, että yksittäishyväksyjällä on käytössään yksittäishyväksynnässä tarvittavat säännökset ja määräykset.

13 §

Yksittäishyväksyjän peruskoulutusvaatimukset

Yksittäishyväksyjältä edellytetään peruskoulutuksena vähintään ammattikorkeakoululaissa (351/2003) tarkoitettu autoinsinöörin ammattikorkeakoulututkinto tai muu vastaava soveltuva ammattikorkeakoulututkinto.

Teknillisen oppilaitoksen autotekniikan opintolinjan tai vastaavan soveltuvan teknikkotason tutkinnon katsotaan täyttävän 1 momentissa tarkoitetun vaatimuksen.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarvittaessa tarkemmat määräykset siitä, mitkä:

- 1) ammattikorkeakoulututkinnot katsotaan 1 momentissa tarkoitetuiksi muiksi soveltuviksi ammattikorkeakoulututkinnoiksi;
- 2) teknikkotason tutkinnot katsotaan 2 momentissa tarkoitetulla tavalla soveltuviksi teknikkotason tutkinnoiksi.

14 §

Yksittäishyväksyntöjen myöntämistä varten tarvittava lisäkoulutus

Yksittäishyväksyjällä on oltava yksittäishyväksyntöjen myöntämistä varten erityisesti yksittäishyväksyntämenettelyyn tarvittava lisäkoulutus ja siihen sisältyvä ammattitaidon säilyttämiseksi tarkoitettu täydennyskoulutus.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi tarvittaessa antaa 1 momentissa tarkoitettua lisäkoulutusta. Liikenteen turvallisuusvirasto vastaanottaa lisäkoulutukseen liittyvät kokeet.

Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään tarkemmin tarvittavasta lisäkoulutuksesta. Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään lisäkoulutukseen liittyvistä kokeista.

15 §

Yksittäishyväksyntöjen myöntämisestä vastaavan henkilön ammattitaitovaatimukset

Yksittäishyväksyntöjen myöntämisestä vastaavan henkilön on täytettävä 13 ja 14 §:ssä säädetty vaatimukset. Lisäksi yksittäishyväksyntöjen myöntämisestä vastaavalla henkilöllä on oltava käytännön kokemusta hyväksyntätoiminnasta.

16 §

Yksittäishyväksynnän myöntäjän riippumattomuuden arviointi

Yksittäishyväksynnän myöntäjää voidaan pitää riippumattomana, jos hakija tai hänen palveluksensa oleva ei harjoita tai ole kaupallisesti, taloudellisesti tai muuten riippuvuussuhteessa siihen, joka harjoittaa ajoneuvojen tai niiden osien valmistusta, maahantuontia, kauppaa, korjausta tai huoltoa.

Hakija ei saa olla riippuvuussuhteessa 1 momentissa tarkoitettua toimintaa harjoittavien muodostamaan järjestöön.

Edellä 1 ja 2 momentissa tarkoitettuna riippuvuussuhteena ei pidetä:

- 1) yksittäishyväksyntään tarvittavien tilojen ja laitteiden vuokrausta mainitussa momentissa tarkoitettua toimintaa harjoittavalta tai harjoittavalle; eikä
- 2) toimimista ajoneuvolaissa tarkoitettuna hyväksyttynä asiantuntijana tai tutkimuslaitoksena.

Hakijan on organisoitava toimintansa siten, ettei 3 momentissa tarkoitettu menettely tai toiminta vaikuta yksittäishyväksynnän lopputulokseen.

17 §

Yksittäishyväksynnän myöntäjää koskevien edellytysten täyttämisen osoittaminen

Palveluntarjoajan on 9 §:n 2 momentissa tarkoitettuna standardin laatujärjestelmää koskevien vaatimusten täyttymiseksi esitettävä Mittatekniikan keskuksen tai muun vastaavan laitoksen antama todistus tai lausunto edellytysten täyttymisestä.

Yksittäishyväksynnän myöntäjälle säädettyjen muiden kuin 1 momentissa tarkoitettujen edellytysten täyttymistä arvioitaessa on otettava huomioon Mittatekniikan keskuksen tai muun vastaavan laitoksen antama todistus tai lausunto edellytysten täyttymisestä.

3 luku

Yksittäishyväksynnän myöntämisen yleiset edellytykset

18 §

Yksittäishyväksynnän myöntäjän tasapuolisuus

Yksittäishyväksynnän myöntäjän on tarjottava palveluita tasapuolisesti kaikille niitä haluaville.

Yksittäishyväksyntöjen myöntäminen on järjestettävä siten, etteivät muut seikat kuin ajoneuvon säännösten- ja määräystenmukaisuuteen liittyvä arviointi voi vaikuttaa hyväksynnän lopputulokseen.

19 §

Poikkeukset hallintolain soveltamisesta

Hallintolain (434/2003) esteellisyysäännöksistä poiketen, yksittäishyväksynnän myöntäjä saa suorittaa ajoneuvon yksittäishyväksynnän, vaikka yksittäishyväksynnän myöntäjä on tarkastanut saman ajoneuvon vaatimustenmukaisuuden kokonaan tai osittain ajoneuvolaissa tarkoitettuna tutkimuslaitoksena tai hyväksyttynä asiantuntijana.

20 §

Yksittäishyväksyntää koskevien asiakirjojen säilyttäminen ja niitä koskevien tietojen luovuttaminen

Liikenteen turvallisuusvirastossa säilytetään yksittäishyväksyntöjen myöntämistä koskevat asiakirjat.

Yksittäishyväksynnän myöntäjän on toimitettava 1 momentissa tarkoitetut asiakirjat Liikenteen turvallisuusvirastolle sen jälkeen, kun yksittäishyväksyntä on tehty. Liikenteen turvallisuusvirasto saa luovuttaa näitä asiakirjoja teknisellä käyttöyhteydellä sen estämättä, mitä niiden salassapidosta säädetään, ajoneuvojen katsastus- tai rekisteröintitehtäviä suorittaville sekä yksittäishyväksyntöjen myöntämistoimintaa harjoittaville kyseistä toimintaa varten.

Jos yksittäishyväksynnän myöntämistä koskevan asian käsittely on kesken, kun yksittäishyväksynnän myöntäjän toiminta päättyy, yksittäishyväksynnän myöntäjän on toimitettava asiassa kertyneet asiakirjat Liikenteen turvallisuusvirastolle edelleen yksittäishyväksynnän hakijalle palautettavaksi.

21 §

Yksittäishyväksynnän myöntäjän kirjanpidon eriyttäminen

Yksittäishyväksynnän myöntäjän on eriytettävä yksittäishyväksyntää koskeva kirjanpito muun toiminnan kirjanpidosta.

4 luku

Yksittäishyväksyntätoiminnan valvonta

22 §

Valvonta

Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo yksittäishyväksyntöjen myöntämistä sekä tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten noudattamista. Liikenteen turvallisuusvirasto voi käyttää valvonnassa Mittatekniikan keskuksen tai muun vastaavan laitoksen apua.

23 §

Tiedonsaanti

Yksittäishyväksynnän myöntäjän on annettava salassapitosäännösten estämättä Liikenteen turvallisuusvirastolle yksittäishyväksyntätoiminnan valvonnassa tarvittavat tiedot mukaan lukien tarvittavat tiedot yksittäishyväksynnän myöntäjän kirjanpidosta, varainhallinnasta, hallinnosta ja tilojen vuokrauksesta, yksittäishyväksyjästä sekä yksittäishyväksyntätoiminnasta.

Yksittäishyväksynnän myöntäjän on viipymättä ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle sellaista toimintaansa koskevista muutoksista, joilla voi olla vaikutusta yksittäishyväksyntöjen myöntämiseen.

24 §

Tiloissa tehtävät tarkastukset

Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus tehdä tarkastuksia paikoissa, joissa yksittäishyväksyntöjä myönnetään. Olosuhteet on järjestettävä sellaisiksi, että tarkastus voidaan suorittaa asianmukaisesti. Tarkastusta ei saa suorittaa pysyväisluonteiseen asumiseen käytettävässä tilassa.

25 §

Ajoneuvojen tarkastukset

Yksittäishyväksyntätoiminnan valvomiseksi Liikenteen turvallisuusvirasto saa pysäyttää ajoneuvon sen poistuessa yksittäishyväksynnästä ja suorittaa ajoneuvolle yksittäishyväksyntää vastaavan tar-

kastuksen tai osan siitä. Liikenteen turvallisuusvirasto saa myös muutoin suorittaa yksittäishyväksytylle ajoneuvolle yksittäishyväksyntää vastaavan tarkastuksen tai osan siitä, jos Liikenteen turvallisuusvirastolla on syytä epäillä, että yksittäishyväksytyssä ajoneuvossa on liikenneturvallisuuteen tai ympäristöön vaikuttavia vakavia puutteita. Ajoneuvon tarkastus saadaan suorittaa sen yksittäishyväksynnän myöntäjän tiloissa, joka on myöntänyt ajoneuvolle yksittäishyväksynnän.

Liikenteen turvallisuusviraston suorittama tarkastus korvaa suoritetuilta osin aiemmin suoritettua yksittäishyväksyntää. Tarkastukseen sovelletaan, mitä ajoneuvolaissa ja sen nojalla säädetään yksittäishyväksynnästä.

26 §

Yksittäishyväksynnän peruuttaminen

Liikenteen turvallisuusvirasto voi peruuttaa yksittäishyväksynnän ja edellyttää ajoneuvon uudelleen yksittäishyväksyttäväksi, jos Liikenteen turvallisuusvirasto havaitsee, että yksittäishyväksynnässä on hyväksytty ajoneuvo virheellisin perustein. Jos yksittäishyväksynnässä havaittu vika tai puutteellisuus on vähäinen, Liikenteen turvallisuusvirasto voi yksittäishyväksynnän peruuttamisen sijasta edellyttää ajoneuvossa todetun vian tai puutteellisuuden korjaamista asettamassaan määräajassa.

Ajoneuvo on käyttökiellossa, jos korjattavaksi edellytettyä puutetta tai vikaa ei korjata määräajassa. Käyttökiellossa olevaa ajoneuvoa ei saa käyttää liikenteessä ennen kuin käyttökieltoon johtaneet viat ja puutteellisuudet on korjattu.

27 §

Toimenpiteet puutteiden johdosta

Liikenteen turvallisuusvirasto voi purkaa yksittäishyväksyntöjen myöntämistä koskevan sopimuksen, jos yksittäishyväksynnän myöntäjä:

- 1) ei täytä 9–16 §:ssä säädettyjä edellytyksiä;
- 2) kieltäytyy antamasta Liikenteen turvallisuusvirastolle toiminnan valvonnassa tarvittavat tiedot;
- 3) rikkoo 4 ja 8 §:ssä tarkoitettua sopimusta niin, että yksittäishyväksyntöjen asianmukainen myöntäminen vaarantuu; tai
- 4) myöntää yksittäishyväksyntöjä niitä koskevien säännösten vastaisesti.

Sopimuksen purkamisen edellytyksenä on, että Liikenteen turvallisuusvirasto on antanut 1 momentissa tarkoitetuista rikkomuksista tai laiminlyönneistä yksittäishyväksynnän myöntäjälle huomautuksia tai kirjallisen varoituksen, mikä ei ole johtanut mainittujen rikkomusten tai laiminlyöntien korjaamiseen.

28 §

Liikenteen turvallisuusviraston tiedonsaantioikeus ja oikeus tietojen edelleen luovuttamiseen

Liikenteen turvallisuusvirastolla on sen estämättä, mitä tietojen salassapidosta säädetään, oikeus saada teknisellä käyttöyhteydellä tehtäviensä hoitamisen kannalta välttämättömät tiedot rikosrekisteristä ja käyttää ajoneuvoliikennerekisterin tietoja yksittäishyväksyntöjen myöntämisen edellytyksiksi säädettyjen luotettavuusvaatimusten selvittämiseksi ja valvontaa varten. Tieto rikoksesta voidaan sopimuksen purkamisen perusteena luovuttaa salassapitosäännösten estämättä yksittäishyväksynnän myöntäjälle.

29 §

Salassapitovelvollisuus

Yksittäishyväksynnän myöntäjä ja hänen palveluksessaan oleva eivät saa ilmaista sivulliselle 11 §:ssä tarkoitetun luotettavuuden arvioinnin yhteydessä tietoon saamaansa mainitussa pykälässä tarkoitetun henkilön tekemää rikosta koskevaa tietoa, jonka Liikenteen turvallisuusvirasto on palvelun tuottajalle 28 §:n nojalla luovuttanut.

5 luku

Erinäiset säännökset

30 §

Oikaisun hakeminen ja muutoksenhaku

Yksittäishyväksynnän myöntäjän tekemään, yksittäishyväksyntää koskevaan päätökseen ei saa hakea muutosta valittamalla. Päätökseen saa vaatia oikaisua Liikenteen turvallisuusvirastolta. Oikaisuvaatimus on tehtävä 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista. Päätökseen on liitettävä oikaisuvaatimusosoitus.

Liikenteen turvallisuusviraston oikaisuvaatimuksen johdosta antamaan päätökseen tai sen tämän lain nojalla muutoin tekemään päätökseen haetaan muutosta siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään.

31 §

Muutoksenhaku yksittäishyväksynnän myöntämisen järjestämisestä koskevassa asiassa

Yksittäishyväksyntöjen myöntämistä koskevaan sopimukseen liittyvässä asiassa voidaan hakea muutosta sen mukaan kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään.

32 §

Virka-apu

Poliisi on velvollinen antamaan virka-apua tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamisen valvomiseksi.

33 §

Rangaistussäännökset ja rangaistuksia koskevat viittaussäännökset

Yksittäishyväksynnän myöntäjään sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä.

Rangaistus rekisterimerkintärikoksesta säädetään rikoslain (39/1889) 16 luvun 7 §:ssä. Rangaistus tämän lain 29 §:ssä tarkoitetun salassapitovelvollisuuden rikkomisesta tuomitaan rikoslain 38 luvun 1 tai 2 §:n mukaan, jollei teko ole rangaistava rikoslain 40 luvun 5 §:n mukaan.

Rangaistus virkavallan anastuksesta säädetään rikoslain 16 luvun 9 §:ssä.

34 §

Maksu yksittäishyväksynnästä

Yksittäishyväksynnästä peritään Liikenteen turvallisuusvirastolle maksu valtion maksuperustelaisissa (150/1992) säädettyjen perusteiden mukaan.

6 luku

Voimaantulo ja siirtymäsäännökset

35 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Tällä lailla kumotaan ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä 3 päivän huhtikuuta 2009 annettu laki (227/2009) siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen.

36 §

Siirtymäsäännökset

Ennen tämän lain voimaantuloa Liikenteen turvallisuusvirasto voi tehdä 4 ja 8 §:ssä tarkoitettuja sopimuksia palvelun tuottajien kanssa.

Ennen tämän lain voimaantuloa voidaan ryhtyä myös muihin kuin 1 momentissa tarkoitettuihin lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

Tämän lain 14 §:ssä tarkoitettujen lisäkoulutusvaatimusten katsotaan täyttyvän yhden vuoden ajan tämän lain voimaantulon jälkeen, jos yksittäishyväksyjällä on tämän lain voimaan tullessa yksittäishyväksyttävän ajoneuvon ajoneuvoluokan mukaiset rekisteröintikatsastusoikeudet. Lisäkoulutusvaatimuksen katsotaan täyttyvän tämän jälkeenkin, jos henkilö suorittaa ammattitaidon säilyttämiseksi tarkoitetun, mainitun 14 §:n nojalla säädettävän täydennyskoulutuksen.

3.

Laki

ajoneuvojen yksittäishyväksynnän väliaikaisesta järjestämisestä annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan ajoneuvojen yksittäishyväksyntöjen väliaikaisesta järjestämisestä 3 päivänä huhtikuuta 2009 annetun lain (228/2009) 1 ja 4 §, sekä lisätään lakiin uusi 8 a § seuraavasti:

1 §

Lain tarkoitus

Tässä laissa säädetään ajoneuvojen yksittäishyväksyntöjen myöntämisestä siihen asti, kunnes ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä annettu laki (/) tulee voimaan.

4 §

Yksittäishyväksynnän myöntäjä

Ajoneuvojen katsastusluvista annetun lain (/) ja sen nojalla annettujen säännösten mukaan rekisteröintikatsastuksia suorittamaan oikeutetut katsastustoimipaikat suorittavat tässä laissa tarkoitettut yksittäishyväksynät (*yksittäishyväksynnän myöntäjä*).

8 a §

Yksittäishyväksynnän peruuttaminen

Liikenteen turvallisuusvirasto voi peruuttaa yksittäishyväksynnän ja edellyttää ajoneuvon uudelleen yksittäishyväksyttäväksi, jos Liikenteen turvallisuusvirasto havaitsee, että yksittäishyväksynnässä on hyväksytty ajoneuvo virheellisin perustein. Jos yksittäishyväksynnässä havaittu vika tai puutteellisuus on vähäinen, Liikenteen turvallisuusvirasto voi yksittäishyväksynnän peruuttamisen sijasta edellyttää ajoneuvossa todetun vian tai puutteellisuuden korjaamista asettamassaan määräajassa.

Ajoneuvo on käyttökiellossa, jos korjattavaksi edellytettyä puutetta tai vikaa ei korjata määräajassa. Käyttökiellossa olevaa ajoneuvoa ei saa käyttää liikenteessä ennen kuin käyttökieltoon johtaneet viat ja puutteellisuudet on korjattu.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä _____ kuuta 20 _____ .

4.

Laki katsastustoiminnan valvontamaksusta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 luku

Yleiset säännökset

1 §

Soveltamisala

Ajoneuvoturvallisuuden kehittämistä ja valvontaa, katsastuksen tukitoimintoja, kehittämistä ja valvontaa sekä ajoneuvoja koskevan rekisterin pitämiseen katsastustehtäviä varten kannetaan valtiolle katsastustoiminnan valvontamaksua sen mukaan kuin tässä laissa säädetään.

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

- 1) *katsastusluvalla* ajoneuvojen katsastusluvista annetussa laissa (/20) tarkoitettua katsastuslupaa;
- 2) *maksukaudella* yhtä kalenterikuukautta.

3 §

Maksuvelvollinen

Velvollinen suorittamaan katsastustoiminnan valvontamaksua on katsastusluvan haltija.

4 §

Toimivaltainen viranomainen

Katsastustoiminnan valvontamaksun kantamisesta ja valvonnasta huolehtii Liikenteen turvallisuusvirasto, joka voi antaa yksityiskohtaisempia määräyksiä maksumenettelystä ja valvontamaksun määräämiseen liittyvästä kirjanpidosta.

2 luku

Katsastustoiminnan valvontamaksun määrääminen ja kanto

5 §

Maksun määrä ja perusteet

Maksun määrä on 2,90 euroa jokaisesta maksukauden aikana katsastustoimipaikalla suoritetusta, ajoneuvoliikennerekisteriin merkitystä katsastuksesta ja jälkitarkastuksesta.

6 §

Maksun määrääminen

Lähetämällä laskun Liikenteen turvallisuusvirasto määrää viivytyksettä maksukauden päätyttyä maksukaudelta maksettavan maksun katsastuksista ja jälkitarkastuksista ajoneuvoliikennerekisteriin talletettujen tietojen sekä saamansa muun selvityksen perusteella.

Jos katsastusluvan haltija ei ole saanut 1 momentissa tarkoitettua laskua maksukautta seuraavan kalenterikuukauden 15 päivään mennessä, luvanhaltijan on välittömästi pyydetty virastolta uusi lasku.

7 §

Maksun suorittaminen

Maksukauden maksu on maksettava maksun määräämisen jälkeen viimeistään maksuunpanon yhteydessä määrättyinä eräpäivinä. Eräpäivä on 21 päivän kuluttua siitä, kun maksu on määrätty.

Jos maksuvelvollinen ei ole maksanut maksua eräpäivänä tai on maksanut sitä vähemmän kuin maksupäätöksessä on määrätty, Liikenteen turvallisuusviraston on pantava viipymättä suorittamatta jäänyt maksu maksukehotuksena maksuvelvollisen maksettavaksi.

8 §

Maksaminen eräpäivän jälkeen

Eräpäivän jälkeen maksetulle maksulle lasketaan viivästysseuraamukset siten kuin veronlisäyksestä ja viivekorosta annetussa laissa (1556/1995) säädetään.

Jos maksuunpannun maksun viivästysseuraamuksia ei ole suoritettu maksun maksamisen yhteydessä, viivästysseuraamusten johdosta maksamatta jäänyt osa maksusta ja sille lasketut viivästysseuraamukset kannetaan erikseen.

9 §

Maksupaikat

Maksupaikoista, maksamisesta aiheutuvista kuluista, rahalaitoksen vastaanottamien maksujen suorittamisesta Liikenteen turvallisuusvirastolle sekä rahalaitokselle suoritettavaan tiedonsiirtokorvaukseen ja rahalaitoksen maksujen siirtämisen laiminlyönnin johdosta suoritettavaan viivästyskorvaukseen sovelletaan, mitä veronkantolain (609/2005) 7, 12 ja 14 §:ssä säädetään.

3 luku

Oikaisu ja muutoksenhaku

10 §

Oikaisu maksuvelvollisen hyväksi

Jos maksuvelvolliselle on virheen johdosta määrätty liikaa maksua, maksupäätös on oikaistava, jollei asiaa ole valitukseen annettulla päätöksellä ratkaistu. Oikaisu maksuvelvollisen hyväksi voidaan tehdä kolmen vuoden kuluessa maksun määräämistä seuraavan kalenterikuukauden alusta.

11 §

Oikaisu maksunsaajan hyväksi

Jos maksuvelvolliselle on laskuvirheen tai siihen verrattavan erehdyksen vuoksi taikka sen johdosta, ettei asiaa ole joltakin osalta tutkittu, jäänyt määräämättä säädetty maksu tai osa siitä, maksupäätös on oikaistava, jollei asiaa ole valitukseen annettulla päätöksellä ratkaistu. Oikaisu maksunsaajan hyväksi voidaan tehdä vuoden kuluessa sitä seuraavan kalenterikuukauden alusta, jolloin maksu määrättiin tai olisi pitänyt määrätä.

12 §

Oikaisuvaatimus

Maksua koskevaan päätökseen haetaan oikaisua Liikenteen turvallisuusvirastolta. Oikaisuvaatimus on esitettävä maksun määräämistä koskevassa asiassa kolmen vuoden kuluessa maksun määräämistä seuraavan kalenterikuukauden alusta, kuitenkin viimeistään 60 päivän kuluttua päätöksen tiedoksisaannista.

13 §

Muutoksenhaku hallinto-oikeuteen

Liikenteen turvallisuusviraston oikaisuvaatimuksen johdosta antamaan päätökseen haetaan muutosta valittamalla Helsingin hallinto-oikeuteen. Valtion puolesta valitusoikeus Liikenteen turvallisuusviraston päätökseen on Liikenteen turvallisuusviraston hallintoasioista vastaavalla johtajalla.

Muutoksenhakuun sovelletaan muutoin, mitä hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään.

14 §

Maksun suorittaminen muutoksenhaun aikana

Maksu on valituksesta huolimatta suoritettava säädettyssä ajassa, jollei hallinto-oikeus päättä toisin.

15 §

Muutoksenhaku korkeimpaan hallinto-oikeuteen

Hallinto-oikeuden päätökseen saa hakea muutosta valittamalla korkeimpaan hallinto-oikeuteen, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan.

Valitus on tehtävä 30 päivän kuluessa hallinto-oikeuden päätöksen tiedoksisaannista. Valituskirjelmä on toimitettava valitusajassa korkeimmalle hallinto-oikeudelle. Valtion puolesta valitusoikeus on Liikenteen turvallisuusviraston hallintoasioista vastaavalla johtajalla.

16 §

Palautettavalle määrälle suoritettava korko

Jos maksua palautetaan maksuunpanon oikaisun tai muutoksenhaun johdosta, palautettavalle maksumulle maksetaan verotusmenettelystä annetun lain (1558/1995) 4 luvussa säädetty palautuskorko eräpäivästä takaisinmaksupäivään.

4 luku

Erinäiset säännökset

17 §

Tietojenantovelvollisuus

Maksuvelvollisen on pyydettyä esitettävä Liikenteen turvallisuusvirastolle tai tämän määräämälle asiantunnevalle ja esteettömälle henkilölle tarkastusta varten kirjanpitoaineistonsa ja muut maksujen määräämistä ja valvontaa varten välttämättömät tiedot pyydettyssä muodossa.

18 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä _____ kuuta 20 _____.

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

5.

Laki ajoneuvolain 59 ja 94 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan 11 päivänä joulukuuta 2002 annetun ajoneuvolain 59 ja 94 §, sellaisena kuin niistä on 94 § laissa 276/2010, seuraavasti:

59 §

Katsastuksen suorittaja

Katsastuksen suorittajasta säädetään ajoneuvojen katsastusluvista annetussa laissa (/).

94 §

Tietojen merkitseminen ja ilmoittaminen rekisteriin

Ajokieltoa ja muuten katsastusta, museoajoneuvoksi hyväksymistä ja sen peruuttamista sekä teknistä tienvarsitarkastusta koskevien tietojen ilmoittamisesta ja merkitsemistä ajoneuvoliikennerekisteriin ja merkitsemisestä ajoneuvon rekisteröinnistä annettavaan todistukseen säädetään valtioneuvoston asetuksella. Rekisteriin talletettavista tiedoista säädetään erikseen.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä _____ kuuta 20 ____.

6.

Laki julkisista hankinnoista annetun lain 8 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan julkisista hankinnoista 30 päivänä maaliskuuta 2007 annetun lain (348/2007) 8 §:n 1 momentin 7 ja 8 kohta sekä
lisätään 8 §:n 1 momenttiin uusi 9 kohta seuraavasti:

8 §

Palveluhankintoja koskevat poikkeukset soveltamisalasta

Tätä lakia ei sovelleta palveluhankintoihin, jotka koskevat:

-
- 7) ilmastonmuutosta koskevan Yhdistyneiden Kansakuntien puitesopimuksen Kioton pöytäkirjan lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta (SopS 12/2005 ja SopS 13/2005) mukaisten päästöyksiköiden hankintaa;
 - 8) sellaisten lentoliikennepalveluiden hankintaa, joihin sovelletaan yhteisön lentoliikenteen harjoittajien pääsystä yhteisön sisäisen lentoliikenteen reiteille annettua neuvoston asetusta (ETY) N:o 2408/92; taikka
 - 9) ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä annetussa laissa (/) tarkoitettujen yksittäishyväksynnän myöntäjää koskevien palvelujen hankintaan.
-

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä _____ kuuta 20 ____.

Helsingissä _____ päivänä _____ kuuta 20 ____