

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain muuttamisesta ja eräksi muiksi laeiksi

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi ajoneuvojen katsastustoiminnasta annettua lakia. Esitys liittyy hallitusohjelman säädösten sujuvoittamista koskevaan kärkihankkeeseen. Esityksen mukaan ajoneuvojen katsastustoiminta säilyisi edelleen luvanvaraisena, mutta nykyistä toimilupasääntelyä muutettaisiin siten, että katsastusluvut myönnettäisiin jatkossa toimijakohtaisena, eikä toimipaikkakohtaisena kuten nykyisin. Lisäksi nykyinen lupajaottelu eri katsastuslajien sekä kevyiden ja raskaiden ajoneuvojen katsastusten välillä poistuisi. Jatkossa yksi katsastuslupa oikeuttaisi suorittamaan kaikkia katsastuslajeja ja kaikkien ajoneuvoluokkien katsastuksia.

Samalla velvollisuus suorittaa kaikkia luvan mukaisia katsastuksia poistuisi. Katsastusluvan haltijan olisi jatkossa tehtävä ilmoitus Liikenne- ja viestintävirastolle kaikista katsastustoimipaikoista, joilla ne suorittavat katsastuksia. Samassa ilmoituksessa olisi myös kuvattava ne katsastuspalvelut, joita kullakin katsastusasemalla tarjotaan.

Vaatimuksia katsastajien jatkokoulutukseen pääsyyn kevennettäisiin. Jatkossa pääsyvaatimuksena katsastajalta edellytettävään määräaikaikatsastuskoulutuksen kevyiden ajoneuvojen koulutusjaksolle olisi kuuden kuukauden ajoneuvoalan korjaamokokemus taikka vastaavaa kokemus tai osaaminen. Siten muiden soveltuvien ammattikorkeakoulun konetekniikan perus- ja ammattiopintojen suorittaneiden tai erikoisammattitutkinnon ja ammattitutkinnon suorittaneiden kokemusvaatimus ei olisi enää tiukempi kuin ammattikorkeakoulun ajoneuvotekniikan perus- ja ammattiopintojen suorittaneiden kokemusvaatimus.

Lisäksi katsastusluvan haltijoihin ja katsastajiin kohdistuvien sanktioiden antamisperusteita täsmennettäisiin. Nykyisestä poiketen Liikenne- ja viestintävirasto voisi asettaa kaikkien antamiensa kieltojen tai määräysten tehosteeksi uhkasakon. Myös niin sanotun testiauto toiminnan säädösperustaa selkiytettäisiin.

Samassa yhteydessä muutettaisiin myös ajoneuvolakia ja mittauslaitelakia taksamittarisääntelyä koskevilta osilta. Muutoksella selkiytettäisiin eduskunnan aiemmin hyväksymällä tavalla sitä, missä tilanteissa taksamittaria olisi käytettävä. Samalla siirrettäisiin mittauslaitelain ja eräiden tuotteiden markkinavalvonnasta annetun lain noudattamisen valvonta taksamittareiden osalta Turvallisuus- ja kemikaalivirastolta Liikenteen turvallisuusvirastolle.

Laki ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain muuttamisesta on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä marraskuuta 2019. Laki ajoneuvolain muuttamisesta, laki mittauslaitelain muuttamisesta ja laki eräiden tuotteiden markkinavalvonnasta annetun lain muuttamisesta ovat tarkoitettu tulemaan voimaan heti kun ne ovat hyväksytyt ja vahvistettu.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
SISÄLLYS.....	2
YLEISPERUSTELUT.....	4
1 JOHDANTO.....	4
2 NYKYTILA.....	4
2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö.....	4
2.1.1 Katsastustoiminnan nykytila.....	4
2.1.2 Ajoneuvojen katsastamisen tavoitteet ja sääntely.....	4
2.1.3 Katsastustoiminnan lupasääntely.....	6
2.1.4 Katsastajien koulutus.....	7
2.1.5 Katsastustoiminnan valvonta ja sanktiot.....	8
2.1.6 Taksamittarisääntely.....	9
2.2 Kansainvälinen kehitys sekä ulkomaiden ja EU:n lainsäädäntö.....	10
2.2.1 Ajoneuvojen katsastustoiminta.....	10
2.2.2 Taksamittarisääntely.....	10
2.3 Nykytilan arviointi.....	11
2.3.1 Katsastustoiminnan lupasääntely ja velvoite tarjota luvan mukaisia katsastuksia.....	11
2.3.2 Katsastajien koulutus.....	13
2.3.3 Katsastustoiminnan laatu ja valvonta.....	14
2.3.4 Taksamittarisääntelyn nykytilan arviointi.....	16
3 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET.....	17
3.1 Tavoitteet.....	17
3.1.1 Katsastustoiminnan sääntelyyn liittyvät tavoitteet.....	17
3.1.2 Taksamittarisääntelyyn liittyvät tavoitteet.....	18
3.2 Toteuttamisvaihtoehdot.....	18
3.2.1 Katsastustoiminnan lupasääntely.....	18
3.2.2 Katsastustoiminnan lupajaottelu ja velvoite tarjota luvan mukaisia katsastuksia.....	19
3.2.3 Katsastustoiminnan laatu ja valvonta.....	21
3.3 Keskeiset ehdotukset.....	22
3.3.1 Katsastustoiminnan sääntely.....	22
3.3.2 Taksamittarisääntely.....	22
4 ESITYKSEN VAIKUTUKSET.....	23
4.1 Taloudelliset vaikutukset.....	23
4.1.1 Vaikutukset kotitalouksien asemaan.....	23
4.1.2 Vaikutukset yrityksiin.....	24
4.1.3 Vaikutukset julkiseen talouteen.....	26
4.1.4 Vaikutukset kansantalouteen.....	26
4.1.5 Yhteenvedo taloudellisista vaikutuksista.....	26
4.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan.....	27
4.3 Ympäristövaikutukset.....	28
4.4 Yhteiskunnalliset vaikutukset.....	28
4.5 Vaikutusten seuranta ja jälkikäteinen arviointi.....	29
5 ASIAN VALMISTELU.....	29
6 RIIPPUVUUS MUISTA ESITYKSISTÄ.....	30
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT.....	31
1 LAKIEHDOTUSTEN PERUSTELUT.....	31
1.1 Laki ajoneuvojen katsastustoiminnasta.....	31
1.2 Ajoneuvolaki.....	40
1.3 Mittauslaitelaki.....	41
1.4 Laki eräiden tuotteiden markkina-avalvonnasta.....	41

HE 86/2018 vp

2	TARKEMMAT SÄÄNNÖKSET JA MÄÄRÄYKSET	41
3	VOIMAANTULO	41
4	SUHDE PERUSTUSLAKIIN JA SÄÄTÄMISJÄRJESTYS	41
4.1	Julkisen hallintotehtävän antaminen muulle kuin viranomaiselle.....	41
4.2	Elinkeinovapaus	44
4.3	Omaisuuksensuoja	44
4.4	Norminantovaltuudet	45
4.5	Johtopäätökset.....	46
	LAKIEHDOTUKSET	47
	Laki ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain muuttamisesta	47
	Laki ajoneuvolain 25 §:n muuttamisesta.....	55
	Laki mittauslaitelain 34 §:n muuttamisesta.....	56
	Laki eräiden tuotteiden markkinavalvonnasta annetun lain 4 §:n muuttamisesta	57
	LIITE	58
	RINNAKKAISTEKSTIT	58
	Laki ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain muuttamisesta	58
	Laki ajoneuvolain 25 §:n muuttamisesta.....	75
	Laki mittauslaitelain 34 §:n muuttamisesta.....	76

YLEISPERUSTELUT

1 Johdanto

Katsastuslainsäädännön uudistaminen käynnistyi vuoden 2016 syksyllä. Hankkeen ensimmäisessä vaiheessa keskityttiin voimaansaattamaan EU:n niin sanottuun liikennekelpoisuuspakettiin sisältyvien säädösten, eli uuden katsastusdirektiivin, rekisteröintitodistusdirektiivin ja tienvarsitarkastusdirektiivin vaatimukset. Lisäksi ensimmäisessä vaiheessa tarkasteltiin eräitä katsastuksiin ja katsastustoimintaan liittyviä säännöksiä, joiden arvioitiin haittaavan kansalaisten arkea ja yritystoimintaa. Tällaisia olivat muun muassa määräaikaikatsastusten aikaväli, katsastusajankohdan määräytyminen ja katsastustoiminnan riippumattomuussäätely. Lisäksi esitettiin useiden teknisluontoisten säädösten siirtämistä valtioneuvoston asetuksesta annettavaksi Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä. Ensimmäiseen vaiheeseen liittyvät säädösmuutokset vahvistettiin kesäkuussa 2017 ja ne tulivat osin voimaan heinäkuussa 2017 ja muilta osin toukokuussa 2018.

Katsastuslainsäädännön uudistamisen toisessa vaiheessa on jatkettu katsastustoimintaan liittyvien, kansalaisten arkea ja yritystoimintaa tarpeettomasti haittaavien säädösten perkaamista. Hankkeen tavoitteena on poistaa sellaisia säännöksiä ja rajoituksia, jotka ovat osoittautuneet sääntelyn tavoitteisiin nähden tarpeettomiksi. Toisessa vaiheessa on keskitytty katsastustoiminnan järjestämiseen liittyvään toimilupasäätelyyn sekä katsastusten laatuun ja sen kehittämiseen liittyviä toimenpiteisiin.

2 Nykytila

2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö

2.1.1 Katsastustoiminnan nykytila

Katsastustoimintaa Suomessa harjoittavat katsastamiseen oikeuttavan luvan saaneet yksityiset yritykset. Kehitys kohti nykyistä toimintamallia alkoi 1990-luvulla, jolloin katsastustoiminta vapautui kilpailulle ja virastomuotoisesta Autorekisterikeskuksesta tehtiin ensin liikelaitos, ja myöhemmin sen katsastustoiminnoista erillinen osakeyhtiö. Valtio luopui yhtiön omistuksesta 2000-luvun alussa. Vuodesta 2014 lähtien katsastustoimipaikoilla on voinut myös huoltaa ja korjata ajoneuvoja.

Vuoden 2016 lopussa katsastustoimipaikoilla oli yhteensä 502 toimilupaa. Katsastustoimipaikkoja on kaikissa maakunnissa, eniten Uudellamaalla (110) ja vähiten Keski-Pohjanmaalla (8). (Trafin julkaisu 14/2017). Tilastokeskuksen Yritysten rakenne- ja tilinpäätöstilaston mukaan Suomessa toimi vuonna 2016 yhteensä 151 katsastustoimintaa harjoittavaa yritystä ja alan yhteenlaskettu liikevaihto oli noin 180 miljoonaa euroa. Samaisen tilaston mukaan alalla toimivien yritysten määrä on kasvanut vuosien 2013 ja 2016 välillä 54 prosenttia ja liikevaihto laskenut noin neljä prosenttia.

2.1.2 Ajoneuvojen katsastamisen tavoitteet ja sääntely

Katsastustoiminnan tarkoituksena on varmistaa liikenteessä käytettävien ajoneuvojen liikenneturvallisuus ja ympäristöystävällisyys. Katsastuksen yhteydessä varmistetaan, että ajoneuvo ja sen varusteet ovat säädösten edellyttämässä kunnossa ja että ajoneuvon päästöt ovat säädösten mukaiset. Katsastuksen yhteydessä myös valvotaan ajoneuvon kohdistuvien verojen ja maksujen maksamista. Ajoneuvojen kunto on tärkeässä roolissa, kun liikenteessä aiheutuvia onnettomuuksia pyritään vähentämään.

Ajoneuvon omistaja tai hänen sijastaan rekisteriin ilmoitettu haltija sekä ajoneuvon kuljettaja ovat vastuussa siitä, että liikenteeseen käytettävä ajoneuvo on liikennekelpoinen. Jos liikenne-

HE 86/2018 vp

teessä käytetty ajoneuvo ei rakenteeltaan, varusteiltaan tai kunnoltaan täytä säädettyjä vaatimuksia, voidaan sen käyttö kieltää ajoneuvolain (1090/2002) 84 §:n nojalla. Käyttö- ja ajo-kiellon sekä korjausvelvoitteen laiminlyönnistä voidaan tuomita ajoneuvorikkomuksesta sakkoon (ajoneuvolain 96 §).

Velvoitetta huolehtia ajoneuvon liikennekelppoisuudesta ja säännöstenmukaisuudesta on tehostettu katsastusvelvoitteella. Katsastussääntely voidaan nähdä keinona hillitä tieliikenteen ulkoisvaikutuksia. Tieliikenteestä aiheutuu merkittäviä haittoja muun muassa ympäristölle, liikenneinfrastruktuurille ja lähialueiden ihmisille. Ulkoisvaikutuksista johtuen on todennäköistä, etteivät tienkäyttäjien intressit huolehtia esimerkiksi ajoneuvojen liikennekelppoisuudesta tai päästöjen vähentämisestä ole riittävät yhteiskunnan kokonaisedun näkökulmasta. Katsastusvelvoitteella asetetaan eräänlainen lisäkannustin ajoneuvojen kunnossapitoon ja valvotaan, että ajoneuvojen tekniset ominaisuudet täyttävät niille asetetut vähimmäisvaatimukset.

Katsastustoiminnan osalta kansainväliset velvoitteet luovat tietyt reunaehdot toiminnalle ja kansalliselle sääntelylle. Kansainvälisiä velvoitteita luovat muun muassa pyörillä varustettujen ajoneuvojen määräajoin toistettavien katsastusten yhdenmukaisten ehtojen hyväksymisestä sekä näiden katsastusten vastavuoroisesta tunnustamisesta tehty sopimus (SopS 35/2001) sekä moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen määräaikaikatsastuksista sekä direktiivin 2009/40/EY kumoamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/45/EU, jäljempänä *katsastusdirektiivi*.

Ajoneuvojen katsastusvelvollisuudesta säädetään ajoneuvolain (1090/2002) 8 §:ssä sekä 6 ja 7 luvussa. Pääsääntöisesti moottorikäyttöinen ajoneuvo ja siihen kytkettävä perävaunu on ajoneuvolain 51 §:n mukaan määräaikaikatsastettava. Lakia yksityiskohtaisemmat säännökset katsastusvelvollisuudesta ovat liikenteessä käytettävien ajoneuvojen liikennekelppoisuuden valvonnasta annetussa valtioneuvoston asetuksessa (1245/2002) ja ajoneuvojen hyväksynnästä annetussa valtioneuvoston asetuksessa (1244/2002). Ajoneuvojen katsastustoiminnan harjoittamisen edellytyksistä, katsastajana toimimisen edellytyksistä ja katsastustoiminnan valvonnasta säädetään ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetussa laissa (957/2013), jäljempänä *toimilupalaki*. Katsastusvelvollisuuden alaisista ajoneuvoista ja katsastusten toistumistiheydestä säädetään ajoneuvojen liikennekelppoisuuden valvonnasta annetun valtioneuvoston asetuksessa 3 §:ssä.

Määräaikaikatsastuksessa ajoneuvo voidaan hyväksyä tai hylätä. Ajoneuvo on hyväksyttävä katsastuksessa, jos siinä ei ole havaittu ajoneuvon rakenteiden tai varusteiden vaatimustenmukaisuutta koskevaa, muutokatsastusta edellyttävää puutteellisuutta taikka liikenneturvallisuuden kannalta merkittävää tai ympäristön kannalta huomattavaa vikaa tai puutteellisuutta.

Erikoiskatsastuksilla pyritään varmistamaan, että ajoneuvo täyttää ensirekisteröinnin hetkellä, tai ensirekisteröinnin jälkeen tehtyjen muutosten jälkeen ajoneuvoa koskevat tekniset vaatimukset. Erikoiskatsastuksessa arvioidaan ajoneuvon valmistuksen tai siihen tehtyjen muutosten laatua, käyttöönottoajankohtana tai hyväksyntähetkellä voimassa olevien vaatimusten suhteen. Erikoiskatsastuksia ovat rekisteröintikatsastus, muutokatsastus ja kytkentäkatsastus.

Rekisteröintikatsastus on yksittäisen ajoneuvon luokittelua ja rekisteröintiä varten suoritettava tarkastus (ajoneuvolain 3 §). Rekisteröintikatsastuksista säädetään tarkemmin ajoneuvon hyväksynnästä annetun asetuksen 3 luvussa. Rekisteröintikatsastuksessa yhteydessä tarkastetaan, että ajoneuvon yksilöintitiedot ovat oikeat ja että ajoneuvon rakenne ja varusteet sekä mitat ja massat vastaavat niistä annettuja säännöksiä. Rekisteröintikatsastuksesta tehdään ilmoitus ajoneuvorekisteriin.

Muutokatsastus on ajoneuvon muutosten hyväksymiseksi ja ajoneuvosta rekisteriin merkittyjen tietojen muuttamiseksi tai täydentämiseksi suoritettava tarkastus (ajoneuvolain 3 §). Muutokatsastuksesta säädetään tarkemmin ajoneuvon hyväksynnästä annetun asetuksen 4 luvussa.

HE 86/2018 vp

Muutuskatsastuksessa noudatetaan soveltuvin osin rekisteröintikatsastusta koskevia säännöksiä.

Kytkenäkatsastus on vetävän ja hinattavan ajoneuvon tai ajoneuvojen kytkennän hyväksymiseksi suoritettava tarkastus (ajoneuvolain 3 §). Kytkenäkatsastuksista säädetään tarkemmin ajoneuvon hyväksynnästä annetun asetuksen 5 luvussa. Kytkenäkatsastuksessa tarkastetaan, että auto ja perävaunu tai perävaunut sopivat kytkettäväksi toisiinsa. Kytkenälaitteiden kestävyys ja tarkoituksenmukaisuus tarkastetaan. Lisäksi tutkitaan, täyttääkö yhdistelmä niiden säännösten vaatimukset, jotka koskevat mittoja, kääntyvyyttä ja muita yhdistelmän ominaisuuksia. Kytkenäkatsastuksesta tehdään ilmoitus merkittäväksi ajoneuvorekisteriin sekä vetoauton että perävaunun tietoihin.

Valvontakatsastuksella tarkoitetaan tarkastusta, jonka liikenteen valvoja voi määrätä suoritettavaksi, jos hän katsoo, että ajoneuvon vaatimustenmukaisuudessa, kunnossa tai erityisesti jarruissa havaitut viat tai puutteet voivat aiheuttaa sellaisen ympäristöhaitan tai turvallisuusrisikin, että ajoneuvon tiellä suoritettavaa tarkastusta perusteellisempi tarkastus on aiheellista suorittaa (ajoneuvolain 85 §). Valvontakatsastus voidaan suorittaa sekä määräaikaikatsastuksen että rekisteröintikatsastuksen laajuudessa.

Yksittäishyväksynnällä puolestaan tarkoitetaan menettelyä, jossa tarkastetaan, onko yksittäinen ajoneuvo sitä koskevien vaatimusten mukainen. Yksittäishyväksyntä on autojen ja niiden perävaunujen tyyppihyväksynnän puitteiden mukainen 2007/46/EY artiklan 24 mukainen menettely ja siten käytössä vain autoilla ja perävaunuilla. Muissa ajoneuvoluokissa yksittäisen ajoneuvon hyväksyntää ei säännellä vastaavalla tarkkuustasolla. Suomessa muiden ajoneuvoluokkien osalta käytetään rekisteröintikatsastusta.

2.1.3 Katsastustoiminnan lupasääntely

Katsastustoiminta harjoittavien yksityisten katsastustoimipaikkojen on ennen toiminnan aloittamista haettava katsastuslupaa Liikenteen turvallisuusvirastolta (toimilupalain 4 §). Jokainen katsastustoimipaikka tarvitsee oman katsastusluvan (toimilupalain 14.3 §). Katsastustehtävien vähäisiä osia voidaan suorittaa myös ilman lupaa niin sanotuilla tarkastuspaikoilla, joiden toimintaa Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo (toimilupalain 5 §).

Katsastusluvan myöntämisen edellytyksistä säädetään toimilupalain 2 luvussa. Katsastusluvan myöntämisen edellytyksenä on, että luvanhakijalla on oikeus harjoittaa elinkeinoa Suomessa, hakija ei ole konkurssissa, hakija on luotettava, hakijalla on palveluksessaan luotettava ja ammattitaitoinen henkilöstö, hakijan toimitilat, laitteet ja varusteet ovat säädösten mukaiset, hakijalla on asianmukaiset yhteydet ajoneuvoliikennerekisteriin, hakija pystyy huolehtimaan asianmukaisesta tietosuojasta ja hakijalla on vastuuvakuutus. Katsastustoiminta täytyy järjestää siten, ettei hakijan harjoittama muu ajoneuvoihin liittyvä toiminta vaikuta katsastuksen lopputulokseen. Lisäksi hakijalla on laadunhallintajärjestelmien vaatimuksia koskevan standardin SFS-EN ISO 9001:2008 tai tätä uudemman kyseisen standardin mukaan akkreditoitun sertifiointielimen sertifioima hakijan katsastustoimipaikat kattava riittävän laaja laadunhallintajärjestelmä.

Katsastuslupa myönnetään toimilupalain 6 §:n mukaan hakemuksesta katsastusten suorittamiseen katsastuslajeittain. Lupa voidaan myöntää yhteen tai useampaan lupalajiin seuraavasti:

1. kevyiden ajoneuvojen määräaikaikais- ja valvontakatsastuksiin
2. raskaiden ajoneuvojen määräaikaikais- ja valvontakatsastuksiin;
3. kevyiden ajoneuvojen määräaikaikais-, valvonta-, rekisteröinti-, muutos- ja kytkenäkat-sastuksiin;

HE 86/2018 vp

4. raskaiden ajoneuvojen määräaikais-, valvonta-, rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastuksiin.

Sen lisäksi, että toimilupa oikeuttaa kyseisten katsastusten suorittamiseen, se myös velvoittaa suorittamaan kaikkia luvan mukaisia katsastuksia (toimilupalain 23.1 §). Katsastustoimipaikat eivät siten voi esimerkiksi valikoida mitä ajoneuvoluokkia katsastavat. Nykyinen lupakäytäntö mahdollistaa valikoinnin ainoastaan kevyiden ja raskaiden ajoneuvojen osalta. Kaikkein erikoisimpien ja harvinaisten ajoneuvojen katsastuksia ei välttämättä voida suorittaa katsastusasemilla, vaikka asemilla olisikin niihin kohdistuva katsastusvelvoite. Tällöin on mahdollista katsastaa ajoneuvo myös katsastustoimipaikan ulkopuolella (toimilupalain 25 §).

2.1.4 Katsastajien koulutus

Katsastusten suorittaminen edellyttää toimintaan soveltuvien tilojen ja laitteiden lisäksi ammattitaitoista henkilökuntaa. Tämän varmistamiseksi katsastajalta vaaditaan tällä hetkellä ammattitaidon osoituksena riittävää peruskoulutusta, sekä katsastustoimintaan suunniteltua jatkokoulutusta. Lisäksi edellytetään alalle soveltuvaa ajoneuvojen korjaamokokemusta tai vastaavaa kokemusta.

Vuonna 2013 katsastajan peruskoulutusvaatimuksia muutettiin. Aiemmin katsastajalta vaadittiin vähintään teknikkotason koulutusta, mikä käytännössä tarkoitti uusille katsastajille insinöörin (AMK) koulutusta, sillä teknikoiden koulutus oli päätynyt jo vuonna 2001. Tämän kehityksen seurauksena työvoiman saatavuus oli heikentynyt. Vaatimuksia muutettiin siten, että ammatillisesta aikuiskoulutuksesta annetussa laissa (631/1998) tarkoitetut alalle soveltuvat erikoisammattitutkinnot ja ammattitutkinnot täyttävät peruskoulutusvaatimuksen.

Katsastajien jatkokoulutus koostuu määräaikaiskatsastuskoulutuksesta ja siihen liittyvästä harjoittelusta, erikoiskoulutuksesta sekä määräajoin toistuvasta täydennyskoulutuksesta. Koulutuspalveluiden tarjoaminen vaatii Liikenteen turvallisuusviraston myöntämän toimiluvan.

Katsastustoiminnasta vastaavalla henkilöltä edellytetään katsastustoimipaikan katsastusyksiköiden mukaista katsastajan koulutusta ja riittävää käytännön kokemuksen näistä katsastustehtävistä. Raskaiden ajoneuvojen katsastuksia suorittavan katsastustoimipaikan vastaavalla henkilöltä edellytetään myös jarrujen laajan tarkastuksen erikoiskoulutusta ja kokemusta kyseisistä tarkastuksista.

Katsastajien ja katsastustoiminnasta vastaavan henkilön koulutus- ja kokemusvaatimuksista säädetään tarkemmin ajoneuvojen katsastushenkilöstön jatkokoulutuksesta ja muusta ammattitaidosta annetulla liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella (199/2014).

Katsastustoiminnan yhdenmukaisen laadun turvaamiseksi Liikenteen turvallisuusvirasto antaa ohjeita ja tiedotteita katsastustoimintaa koskien, sekä suorittaa katsastustoimipaikkojen neuvontaa sähköpostitse ja puhelimitse. Liikenteen turvallisuusviraston ohjeet eivät ole luonteeltaan sitovia, mutta niillä annetaan viraston tulkinta katsastustoiminnassa sovellettavista säädöksistä ja määräyksistä. Tällä pyritään vähentämään alueellisia tai paikallisia eroja katsastustoiminnassa. Ohjeiden antamisen toimivalta perustuu viraston toimintaan katsastustoimintaa valvovana viranomaisena. Vastuu säädösten seurannasta kuuluu kuitenkin katsastajalle ja toimiluvan haltijalle, joiden on oltava selvillä toimintaa koskevista säännöksistä.

Katsastusalalle on koulutettu vuosittain noin 60–70 uutta katsastajaa. Toimipaikkojen määrän kasvun ja samalla koon pienentymisen myötä alalle tulleiden katsastajien määrä oli vuosien 2015 ja 2016 aikana kuitenkin hiukan suurempi, noin 100 henkilöä vuodessa. Vuonna 2017 koulutettiin kuitenkin vain 50 uutta katsastajaa, mitä selittää todennäköisesti vuonna 2018 voimaantuleva katsastusajavälien harveneminen ja siitä seuraava työvoiman tarpeen väheneminen.

2.1.5 Katsastustoiminnan valvonta ja sanktiot

Katsastustoiminnan valvonnassa säädetään toimilupalain 6 luvussa. Valvontakeinoja ovat katsastusluvan edellytysten tarkastaminen (37 §), velvollisuus antaa toimintaa koskevia tietoja (38 §), toimipaikkojen tarkastukset (39 ja 40 §), sekä katsastettujen ajoneuvojen tarkastukset (41 §). Lisäksi liikenteen turvallisuusvirasto on valvonut katsastustoimipaikkoja niin sanotun testiautotoiminnan avulla. Toiminnassa testiautoon tehdään tietyt viat ja sitä käytetään useilla katsastustoimipaikoilla katsastuksessa. Testiautotoiminnalle ei kuitenkaan ole selkeää säädöspohjaa, vaikka siihen on viitattu toimilupalakia säädettäessä (ks. HE 17/2013 vp, s. 56).

Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella on asetettu tarkempia vaatimuksia toimipaikan omavalvonnalle. Asetuksessa muun muassa edellytetään, että toimipaikalla seurataan toiminnan laatua Liikenteen turvallisuusviraston asettamien yhteisten mittareiden kautta sekä sisäisten auditointien ja johdon katselmusten avulla.

Myös valvonnasta käytettävistä seuraamuksista säädetään toimilupalain 6 luvussa. Toimilupalain 43 §:n mukaan Liikenteen turvallisuusviraston on peruutettava katsastuslupa kokonaan tai määräajaksi muun muassa siitä syystä, jos katsastusluvan haltija ei enää täytä katsastusluvan myöntämisen edellytyksiä ja katsastustoimipaikalla katsastuksia suorittava henkilöstö ei täytä säädettyjä ammattitaito- tai luotettavuusvaatimuksia. Luvan voi peruuttaa myös, jos

- katsastuksessa on hyväksytty liikenteessä käytettäväksi ajoneuvoja, jotka eivät ilmeisen selvästi ole olleet säännösten ja määräysten mukaisia,
- katsastuksessa on hylätty ajoneuvoja, joiden kaikkia ilmeisiä vikoja tai puutteita ei ole huomioitu,
- katsastuksessa on tarpeettomasti edellytetty korjattavaksi ajoneuvojen vikoja tai puutteita,
- katsastuksissa havaittujen vikojen tai puutteiden määrä taikka katsastuksessa ensimmäisellä kerralla hylättyjen ajoneuvojen suhteellinen osuus perusteettomasti poikkeaa merkittävästi toimipaikalla katsastajakohtaisesti tai yleisestä valtakunnallisesta tasosta taikka toimipaikalle katsastukseen esitettyjen ajoneuvojen tosiasiallisesta kunnosta,
- katsastuksessa on laiminlyöty ajoneuvojen verotukseen liittyvää valvontaa tai muutoin jätetty suorittamatta tehtävä, joka on erikseen säädetty suoritettavaksi katsastuksen yhteydessä, tai
- toiminnassa on rikottu tasapuolisuusvaatimusta tai muuta toimilupalaissa tai sen nojalla säädettyä vaatimusta

Liikenteen turvallisuusviraston on kuitenkin annettava katsastusluvan peruuttamisen sijasta huomautus ja tarvittaessa kirjallinen varoitus, jos luvan peruuttaminen olisi kohtuuton. Jos katsastusluvan peruuttamisen taikka varoituksen tai huomautuksen antamisen peruste on sellainen, että se voidaan korjata, viraston on ennen luvan peruuttamista taikka varoituksen tai huomautuksen antamista annettava luvanhaltijalle mahdollisuus määräajassa korjata puute tai laiminlyönti.

Liikenteen turvallisuusvirasto on laatinut vuonna 2017 periaatteet toimilupalaissa säädettyjen sanktioiden käytöstä. Määräaikaikatsastustoiminnan sanktioinnin periaatteissa otetaan huomioon valvonnassa tehtyjen havaintojen vakavuus, määrä ja toistuvuus sekä katsastustoimipaikalle tai katsastajalle aikaisemmin annetut sanktiot. Myös katsastustoimipaikan suorituskykyarvosana voi vaikuttaa sanktioiden antamiseen tai ankaruuteen. Periaatteiden mukaan toimilupa peruutetaan määräajaksi, jos toimipaikalle on jo annettu huomautus tai varoitus ja se huomautuksen tai varoituksen antamista seuraavan 24 kuukauden aikana syyllistyy sellaiseen poikkeamaan, josta normaalisti annettaisiin huomautus tai varoitus. Myös erikoiskatsastustoiminnan sanktioinnin periaatteiden mukaan toimilupa perutaan määräajaksi tai kokonaan, jos aikaisemmin on jo annettu varoitus ja valvonnassa havaittujen selkeiden virheiden osuus on tästä huolimatta merkittävästi yleistä tasoa korkeampi.

HE 86/2018 vp

Toiminnan kieltäminen sekä huomautuksen ja varoituksen antaminen ovat vastaavilla perusteilla mahdollisia myös yksittäisen katsastajan osalta (toimilupalain 44 §). Liikenteen turvallisuusvirasto voi kieltää toiminnan myös väliaikaisesti ennen hallintopäätöksen täytäntöönpanoa (toimilupalain 45 §). Jos katsastustoiminnassa käytettävä toimitila tai laite ei sille asetettuja vaatimuksia, Liikenteen turvallisuusvirasto voi kieltää sen käytön tai rajoittaa sitä (toimilupalain 46 §).

Lisäksi toimilupalain 50 §:n mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voi asettaa uhkasakon, jos katsastusluvan haltija laiminlyö väliaikaisen kiellon katsastustoiminnan harjoittamiseen ja katsastaja katsastusten suorittamiseen. Uhkasakolla voidaan tehostaa myös kieltoa käyttää ajoneuvoliikennerekisteriä. Uhkasakon asettamismahdollisuudella on haluttu edistää katsastusyrityksen ja lupaviranomaisen yhteistyötä erityisesti toimiluvan peruuttamiseen liittyvissä tilanteissa.

Tällä hetkellä katsastustoimipaikkojen valvontaan on käytettävissä viranomaisresursseja noin neljä henkilötyövuotta. Valvontaa täydennetään käyttämällä ulkopuolista palveluntarjoajaa, joka hoitaa valtaosan katsastustoimipaikoille suoritettavista valvontatarkastuksista (120-160 tarkastusta vuodessa), sekä erikoiskatsastusten valvonnassa tehtävän katsastusasiakirjojen tarkastamisen. Sama palveluntarjoaja on suorittanut myös luvan myöntämiseen liittyviä aloitus-tarkastuksia, joissa tarkastetaan katsastustoimintaan käytettävät tilat ja laitteet.

Viranomaisresursseja käytetään ennakoivalvonnassa ennen kaikkea arvioimaan luvan myöntämisedellytysten täytymisen arvioinnissa. Resursseja käytetään myös lupien hallinnoimiseen. Esimerkiksi toimilupien laajuuden, toimitilojen sekä katsastustoiminnasta vastaavan henkilön muutokset aiheuttavat nykyisessä toimintamallissa tarpeen päivittää toimilupaa. Jälkikäteisessä valvonnassa viranomaisresursseja käytetään kohdistamaan valvontaa riskiperusteisesti sinne, missä valvontatoimenpiteillä saavutetaan suurimmat vaikutukset katsastustoiminnan laatuun ja liikenneturvallisuuteen. Riskiluokituksen muodostamiseksi Liikenteen turvallisuusvirasto tekee katsastustoiminnan suorituskyvyn mittaamista tilastollisin menetelmin, katsastettujen ajoneuvojen tarkastuksia suoritettua katsastuksen jälkeen tai kansalaisten yhteydenottojen perusteella, sekä katsastustoimipaikkojen valvontatarkastuksia toimipaikoilla, joissa muiden havaintojen perusteella on tarpeen suorittaa tehostettua valvontaa. Toimipaikalla havaittujen puutteiden määrän ylittäessä toimenpidekynnyksen Liikenteen turvallisuusvirasto käynnistää sanktiointiprosessin, joka voi johtaa toimilupaan tai yksittäiseen katsastajaan kohdistuviin sanktioihin.

2.1.6 Taksamittarisääntely

Voimassa olevan ajoneuvolain (1090/2002) 25 §:n mukaan luvanvaraiseen henkilöliikenteeseen käytettävässä M1-luokan ajoneuvossa on oltava taksamittari. Taksamittaria ei saa olla muussa ajoneuvossa. Puolestaan vahvistetun ja 1 päivänä heinäkuuta 2018 voimaantulevan ajoneuvolain 25 §:n (321/2017) mukaan luvanvaraiseen liikenteeseen käytettävässä ajoneuvossa on oltava taksamittari, jos matkan hinta perustuu matkan tai ajan mittaamiseen, tai hinnan määrittelyssä on käytettävä muuta laitetta tai järjestelmää, jolla saavutetaan taksamittaria vastaava mittaus-tiedon luotettavuus sekä tiedon suojauksen taso. Liikenteen turvallisuusvirastolla on mahdollisuus antaa ajoneuvolakia tarkentavia teknisiä määräyksiä. Virasto on antanut määräyksen taksamittareita koskien, jonka mukaan taksamittarin tulee täyttää mittauslaitedirektiivissä taksamittarille asetetut vaatimukset ja olla varustettu CE-merkinnällä. Virasto ei ole antanut muuta laitetta tai järjestelmää koskevaa vaatimusta.

Mittauslaitelain (707/2011) 4 §:n 5 momentin mukaan markkinavalvontaviranomaisista säädetään eräiden tuotteiden markkinavalvonnasta annetussa laissa (1137/2016, jäljempänä myös markkinavalvontalaki), joka on horisontaalinen, useita tuotesektoreita koskeva laki. Mark-

kinavalvontalain 4 §:n 1 momentin mukaan laissa tarkoitettu markkinavalvontaviranomainen on Turvallisuus- ja kemikaalivirasto, joka vastaa siten myös taksamittareiden markkinavalvonnasta.

2.2 Kansainvälinen kehitys sekä ulkomaiden ja EU:n lainsäädäntö

2.2.1 Ajoneuvojen katsastustoiminta

EU:n katsastusdirektiivin mukaan jäsenvaltioissa on suoritettava kyseisessä jäsenvaltiossa rekisteröidyille moottorikäyttöisille ajoneuvoille sekä niiden perävaunuille ja puoliperävaunuille direktiivin mukaiset määräaikaikatsastukset. Direktiivissä säädetään katsastettavien ajoneuvojen luokat, katsastusten toistumistiheys ja ajoneuvosta katsastuksessa pakollisesti tarkastettavat kohteet. Direktiivi sisältää pitkälti vain katsastusta koskevat vähimmäisvaatimukset.

Katsastusdirektiivin mukaan katsastuksen voi suorittaa jäsenvaltio itse tai sen tehtävään asettama julkisyhteisö taikka jäsenvaltion tehtävään valtuuttamat toimielimet tai laitokset, jotka voivat olla myös yksityisiä. Laadunhallintaa koskevien vähimmäisvaatimusten täyttämiseksi katsastusasemien on noudatettava hyväksyvän jäsenvaltion säätämiä vaatimuksia ja katsastusasemien on varmistettava katsastusten objektiivisuus ja laadukkuus. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että katsastusasemia valvotaan ja katsastusdirektiivi asettaa vähimmäisvaatimukset katsastustoiminnan valvonnalle.

Katsastustoiminta ja sen valvonta on järjestetty melko eri tavoin eri EU-maissa. Esimerkiksi Ruotsissa kaikkien määräaikaikatsastusten suorittaminen tapahtuu avoimilla markkinoilla yritysten toimesta. Ruotsin valtio omistaa kuitenkin yhden katsastusyhtiön. Ruotsissa katsastustoiminnan valvonta hoidetaan pääasiassa luvan myöntämisen edellytyksenä olevan akkreditoitun ISO 17020-laatujärjestelmän auditoinneilla. Järjestelmä poikkeaa Suomessa katsastustoimipaikoilta edellytetystä ISO 9001-järjestelmästä merkittävästi, sillä ISO 17020 on tarkoitettu tarkastuslaitosten arviointiin. Auditoinneissa tehdyt poikkeamahavainnot voivat johtaa akkreditoinnin peruuttamiseen, jolloin katsastusluvan edellytykset eivät täyty ja katsastustoiminta täytyy keskeyttää. Viranomaisresursseja käytetään lähinnä lupahallintoon sekä palautteiden perusteella suoritettava auditointien kohdistaminen.

Myös Isossa-Britanniassa kevyiden ajoneuvojen määräaikaikatsastukset hoidetaan yksityisten yritysten toimesta. Käytännössä kaikki katsastukset suoritetaan korjaamoilla, joille on myönnetty katsastuslupa. Raskaiden ajoneuvojen määräaikaikatsastukset ja kaikki erikoiskatsastukset ovat kuitenkin viranomaistoimintaa ja niistä huolehtii valtiollinen Driver and Vehicle Standards Agency, joka on myös yksityisiä katsastustoimipaikkoja valvoja viranomainen. Suoritettava valvonta on pääosin jälkikäteisvalvontaa ja perustuu katsastettujen ajoneuvojen uudelleentarkastuksiin. Vuosittain tarkastetaan uudelleen noin kolme prosenttia katsastetuista ajoneuvoista. Valvontaa suorittaa satoja tarkastajia, mutta samat henkilöt suorittavat myös raskaiden ajoneuvojen katsastukset. Myös Alankomaissa kaikki määräaikaikatsastukset suoritetaan korjaamoilla, joilla on katsastuslupa. Toimipaikkojen valvonta suoritetaan pääosin katsastettujen ajoneuvojen uudelleentarkastuksia hyödyntäen. Myös Alankomaissa uudelleen tarkastettavien ajoneuvojen määrä on noin kolme prosenttia katsastetuista ajoneuvoista.

2.2.2 Taksamittarisäätely

Mittauslaitedirektiivissä (2014/32/EU, jäljempänä myös direktiivi) säädetään taksimittarista. Taksimittari on direktiivin liitteessä IX määritelty yhdessä merkinantogeneraattorin kanssa mittauslaitteena toimivaksi laitteeksi, joka mittaa matkan keston ja laskee etäisyyden merkinanto-generaattorin antaman signaalin perusteella. Lisäksi se laskee ja näyttää matkasta maksettavan hinnan lasketun matkan ja/tai matkan mitatun keston perusteella.

Mittauslaidirektiivi koskee mittauslaitteita, joille useimmissa jäsenmaissa asetetaan lakisääteisiä vaatimuksia. Tyypillisesti tällaisia mittauslaitteita käytetään kaupankäynnissä ja viranomaistoiminnassa. Direktiivissä säännellään ensinnäkin siitä, millaisia mittauslaitteita voidaan saattaa sisämarkkinoille myytäväksi ja käytettäväksi. Direktiivin 1 artiklan mukaan direktiivissä vahvistetaan vaatimukset, jotka mittauslaitteiden on täytettävä, jotta ne voidaan asettaa saataville markkinoilla ja/tai ottaa käyttöön direktiivissä tarkoitettuihin mittaustehtäviin. Määrittelyissä mittaustehtävissä saa käyttää vain direktiivin mukaisia laitteita.

Direktiivin 3 artiklan mukaan jäsenvaltiot voivat määrätä mittauslaitteiden käytöstä mittaustehtävissä, jos ne pitävät sitä perusteltuna yleiseen etuun, kansanterveyteen, yleiseen turvallisuuteen ja yleiseen järjestykseen, ympäristönsuojeluun, kuluttajansuojaan, verojen ja maksujen kantamiseen sekä hyvään kauppatapaan liittyvistä syistä. Direktiivissä ei kuitenkaan määritellä tarkemmin mitä nämä lakisääteiset mittaustehtävät ovat ja se jää siten kansallisesti täsmennettäväksi. Taksamittarin lakisääteinen mittaustehtävä kytkeytyy taksimatkan hinnan määrittämiseen mittaustulosten perusteella. Mittauslaidirektiivissä ei kuitenkaan määritellä tarkemmin sitä, mikä on taksimatka.

2.3 Nykytilan arviointi

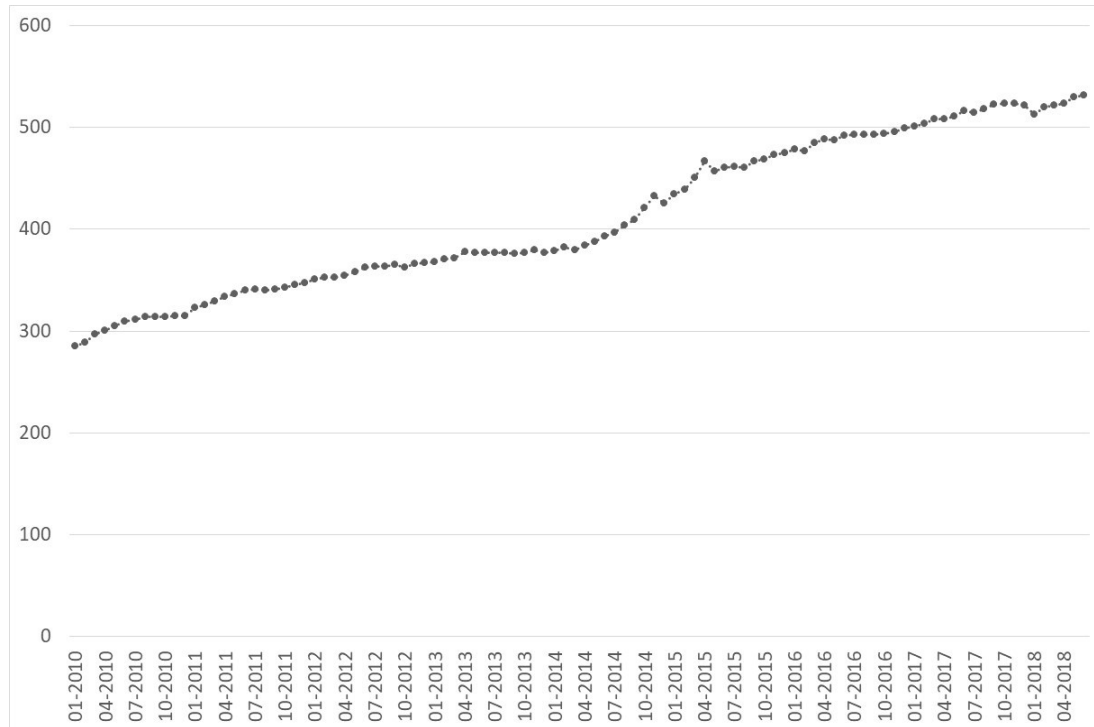
2.3.1 Katsastustoiminnan lupasääntely ja velvoite tarjota luvan mukaisia katsastuksia

Katsastuslupaa voi hakea tällä hetkellä kevyiden tai raskaiden ajoneuvojen katsastuksiin tai molempiin näistä. Käytännössä katsastusasemilla suoritetaan joko pelkästään kevyiden ajoneuvojen katsastuksia tai kevyiden ja raskaiden ajoneuvojen katsastuksia. Toimilupajaottelulla on viranomaiskontrollin lisäksi merkitystä myös muun muassa katsastuspalvelujen tarjoamisvelvoitteen ja sitä kautta asemilla tarjottavien palvelujen kannalta sekä katsastusasemien tilavaatimusten suhteen.

Katsastuspalvelujen tarjoamisvelvoitteella on merkitystä palvelujen saatavuuden ja hintojen näkökulmasta. Tästä hyvänä esimerkkinä voidaan pitää kevyiden ja raskaiden ajoneuvojen katsastusvelvoitteen erottamista ja sen vaikutuksia. Aiemmin katsastuspalvelujen tarjoamisvelvoite oli nykyistä laajempi ja jokaisella katsastusasemalla täytyi kyetä katsastamaan kaikkia ajoneuvoluokkia. Vuonna 1996 voimaan tulleessa ajoneuvojen katsastus- ja rekisteröinti-tehtävien toimiluvista annetussa laissa (1593/1995) ja vuonna 1999 voimaantulleessa ajoneuvojen katsastusluvista annetussa laissa (1099/1998) toimilupajaottelu oli kaksitasoinen. Kummankin lain 7 §:n mukaan toimilupa voitiin myöntää joko pelkkiin vuosikatsastuksiin tai kaikkiin katsastuslajeihin tyyppikatsastusta ja EY-tyyppihyväksyntää lukuun ottamatta. Kaikilla asemilla oli siis katsastettava sekä kevyitä että raskaita ajoneuvoja.

Kevyiden ja raskaiden ajoneuvojen katsastusten katsastuslupien eriyttäminen toteutettiin vuonna 2014, kun nykyinen toimilupalaki astui voimaan. Muutoksen taustalla oli se, että katsastuspalvelujen tarjoamisvelvoite oli johtanut raskaan kaluston katsastustoiminnan alhaiseen käyttöasteeseen, nostaan koko katsastustoiminnan kustannuksia ja sen myötä kaikkien katsastuslajien hintoja sekä rajoittanut uusien toimipaikkojen perustamista ja sijoittautumista todellista kysyntää vastaavasti. Muutoksella ajateltiin olevan raskasta kalustoa katsastavien toimipaikkojen määrää alentava ja raskaan kaluston katsastusten hintoja nostava vaikutus. Vastavasti uskottiin, että pelkkiin kevyiden ajoneuvojen katsastuksiin erikoistuneita toimipaikkoja aloittaa toiminnanharjoittamisen. Osaamisen ajateltiin keskittyvän erikoistumisen myötä paremmin kysynnän mukaan. Muutosten ei kuitenkaan arvioitu olevan merkittäviä edes harvaan asutuilla alueilla.

Toteutetuilla muutoksilla näyttäisi olleen toivottu ja ennakoitu vaikutus. Katsastustoimipaikkojen määrän lisääntyminen kiihtyi selvästi vuonna 2014 ja uusia toimipaikkoja on perustettu jatkuvasti lakimuutosten jälkeen. Toimipaikkojen määrän kehitystä 2010-luvulla on havainnollistettu kuvassa 1. Katsastustoimipaikkojen määrä on lisääntynyt lain voimaantultua noin 35 prosenttia ja 2010-luvulla yhteensä noin 85 prosenttia. Raskaita ajoneuvoja katsastavia toimipaikkoja on tällä hetkellä noin 350 kappaletta. Määrä on vähentynyt lain voimaantulon jälkeen hiukan, mutta toimipaikkoja on edelleen useita kymmeniä enemmän kuin esimerkiksi vuosikymmenen alussa.



Kuva 1. Katsastustoimipaikkojen lukumäärän kehitys vuosina 2010–2018. Lähde: Liikenteen turvallisuusvirasto.

Katsastuspalvelujen hintakehitys on ollut laskeva koko 2010-luvun ajan. Hinnat näyttivät kääntyneen laskuun jo selkeästi ennen lakimuutosta, mutta lasku on jatkunut senkin jälkeen. Huomionarvoista on, että esimerkiksi huolto- ja korjauspalvelujen hintakehitys on ollut viime vuosina täysin päinvastainen ja hinnat ovat nousseet selkeästi yleistä kuluttajahintaindeksiä nopeampaa vauhtia. Tämä viittaisi siihen, että katsastuspalvelujen hintakehitys selittyy erityisesti lisääntyneellä kilpailulla. Raskaiden ajoneuvojen katsastusmaksujen kehityksestä ei ole ollut saatavilla erillistä tilastoa.

Nykyinen toimilupajaottelu on johtanut siihen, että suuria matkailuautoja ja perävaunuja katsastetaan kevyiden ajoneuvojen katsastustoimipaikoilla, vaikka ne kokonsa ja rakenteensa puolesta saattaisivat soveltua paremmin katsastettavaksi raskaiden ajoneuvojen toimipaikoilla. Suuret matkailuautot tai pakettiautot täytyy mahtua katsastamaan jokaisella kevyen kaluston katsastuksia suorittavalla toimipaikalla ja tästä johtuen esimerkiksi kevyille toimipaikoille asetettavat tilavaatimukset ovat tarpeettoman suuria valtaosalle niillä katsastettavista ajoneuvoista. Korkeusvaatimus puolestaan vaikeuttaa esimerkiksi liikuteltavien katsastustoimipaikkojen yleistymistä, vähentää potentiaalisten toimintilojen määrää ja saattaa lisätä toiminnan kustannuksia. Vastaavasti myös kevyiden, nestejarrullisten kevytkuorma-autojen katsastukset on täy-

tynyt suorittaa raskaiden ajoneuvojen toimipaikoilla, vaikka niiden koko ja rakenne eivät poikke merkittävästi suurista pakettiautoista, joiden katsastaminen onnistuu kevyiden ajoneuvojen toimipaikoilla.

Velvollisuus kaikkien luvan mukaisten katsastuspalvelujen tarjoamiseen tarkoittaa myös sitä, että niiden toimipaikkojen, joilla on oikeus suorittaa erikoiskatsastuksia, tulee tarjota niitä koko laajuudessaan. Erikoiskatsastuksia suoritetaan tällä hetkellä noin 400 katsastustoimipaikalla ja vuosittain suoritetaan noin 100 000 erikoiskatsastusta. Valtaosa erikoiskatsastuksista on melko yksinkertaisia opetusajoneuvo-, rengas- ja alustasarjajamutoskatsastuksia, mutta osaa erikoiskatsastuksista voidaan pitää melko vaativina ja niissä tapahtuukin nykyisin melko paljon virheitä. Vaativampia rekisteröinti- ja muutoskatsastuksia suoritetaan vuosittain vähän ja monilla toimipaikoilla niitä tehdään hyvin harvoin. Osa virheistä selittyy sillä, ettei katsastajille pääse syntymään riittävää rutiinia harvoin suoritettaviin katsastuksiin.

Katsastuspalvelujen tarjoamisveloitteen voidaan arvioida rajoittavan liiketoiminnan laajentamista ja nostavan yleisimpien katsastuspalvelujen hintoja. Toisaalta velvoite on voinut turvata joidenkin katsastuspalvelujen saatavuutta harvaan asutuilla alueilla.

Katsastusasemakohtaisiin toimilupiin voidaan arvioida sisältyvän myös joitain ongelmia. Asemakohtainen ennakkotarkastus aiheuttaa jonkin verran kustannuksia julkishallinnolle, mutta ennakkotarkastusten merkitys toiminnan laadun näkökulmasta voi kuitenkin jäädä vähäiseksi. Ennakkotarkastuksista ja luvanhakuprosessista voi syntyä kustannuksia myös katsastusyriykselle. Lisäksi yksittäisen aseman mahdollisuus vaikuttaa toiminnan laatuun on lähtökohtaisesti rajallinen, sillä yritys vastaa viimekädessä toiminnan resursoinnista, sille asetetuista tavoitteista ja sen ohjauksesta. Yksittäiseen asemaan kohdistettu valvonta ja mahdolliset sanktiot eivät nykytilassa välttämättä johda toiminnan kehittämiseen koko yrityksen tasolla. Nykyisin valvontaa ja sanktioita ei voida kohdistaa riittävällä tavalla koko yrityksen toimintaan, vaikka sen alaisissa katsastusasemissa havaittaisiin systemaattisia laatuongelmia.

Toimiluvan myöntämisen edellytyksenä on, että hakijalla on laadunhallintajärjestelmien vaatimuksia koskevan standardin SFS-EN ISO 9001:2008 tai tätä uudemman kyseisen standardin mukaan akkreditoidun sertifiointielimen sertifioima hakijan katsastustoimipaikat kattava laadunhallintajärjestelmä. Osana sertifiointia tarkastetaan laatujärjestelmän toiminnan laatuun liittyvät prosessien lisäksi myös toimipaikan tilat ja laitteet. Tilojen ja laitteiden osalta tarkastus on osin päällekkäinen Liikenteen turvallisuusviraston tekemän aloitustarkastuksen kanssa. Jokaisella toimipaikalla on oltava periaatteessa oma laatujärjestelmänsä, vaikka toiminnan organisointi tapahtuisi käytännössä katsastusyriyksen toimesta.

2.3.2 Katsastajien koulutus

Henkilöstön saatavuutta voidaan pitää tällä hetkellä yhtenä merkittävimmistä toiminnan laajentamisen ja uusien asemien perustamisen esteistä. Toimilupalain säätämisen yhteydessä katsastajien koulutusvaatimusta kevennettiin siten, että alalle soveltuvat erikoisammattitutkinnot ja ammattitutkinnot täyttävät peruskoulutusvaatimuksen. Muutos ei ole kuitenkaan täysin poistanut henkilöstön saatavuuteen liittyviä ongelmia ja ammattitutkinnot suorittaneiden määrä katsastusalalla on nykyisin hyvin vähäinen. Ammatti- tai erikoisammattitutkinnon suorittaneita katsastajia on lakimuutoksen jälkeen koulutettu melko vähäinen määrä ja valtaosalla katsastajakoulutukseen osallistuvista on edelleen insinööri- tai teknikkotutkinto. Myös vaatimus nimetä katsastustoiminnasta vastaava henkilö on koettu myös jossain määrin toiminnan laajentamisen ja käynnistämisen esteeksi.

Keväällä 2018 voimaan astuva katsastusaikavälien harventaminen voi tarkoittaa sitä, että katsastustoimintaa supistetaan joillain alueilla ja tämän seurauksena katsastajia voi jäädä työttömäksi. Henkilöstön saatavuusongelmat voivat tämän seurauksena ainakin hetkellisesti vähentyä. Soveltuvan koulutuksen ja kokemuksen omaavien henkilöiden puute voivat kuitenkin täs-

HE 86/2018 vp

täkin huolimatta rajoittaa toiminnan laajentamista ja uusien asemien perustamista etenkin paikallisesti. Esimerkiksi Itä-Suomessa uusien katsastajien rekrytoiminen on ollut nykyisin vaikeaa (Trafin julkaisuja 14/2017, s. 22).

2.3.3 Katsastustoiminnan laatu ja valvonta

Katsastuksissa havaittujen vikojen ja hylättyjen katsastusten suhteellisissa osuuksissa ei ole vuosien 2012 ja 2016 välisenä aikana tapahtunut merkittäviä muutoksia. Suurin muutos on tapahtunut alle kahdeksan vuotta vanhojen ajoneuvojen katsastuksissa havaittujen vikojen ja hylkäysten suhteellisen osuuden laskuna ja vanhimpien, 14 vuotta ja sitä vanhempien ajoneuvojen katsastuksissa havaittujen vikojen sekä hylättyjen katsastuspäätösten suhteellisten määrien lisääntymisenä. Katsastustoiminnan suorituskykyä kuvaavien tunnuslukujen perusteella voidaan todeta katsastustoimipaikkojen välisen hajonnan hieman pienentyneen eli katsastustoiminnan tasalaatuisuus on parantunut.

Vuosien 2011 ja 2015 välisenä aikana Liikenteen turvallisuusvirasto on arvioinut yhteensä 645 yksittäistä katsastusta haamuasiakastutkimuksen avulla. Tutkimuksissa katsastukseen on esitetty ajoneuvo, johon on tehty ennalta valitut viat. Ajoneuvolle suoritettu katsastus on pisteytetty sillä perusteella, onko ajoneuvossa olleet viat havaittu arvioitu ja tallennettu rekisteriin säännösten edellyttämällä tavalla. Tutkimustulosten perusteella vähäisistä vioista on jäänyt havaitsematta ja tallentamatta ajoneuvorekisteriin 45 prosenttia, vakavista vioista 42 prosenttia ja ajoneuvo ja katsastuspäätös on ollut virheellinen 10 prosentissa katsastuksista (ajoneuvon katsastus on hyväksytty, vaikka se olisi tullut hylätty). Tuloksia tarkastellessa on huomioitava myös se, että haamuasiakastutkimuksessa käytetty ajoneuvo on aika ajoin paljastunut kesken tutkimuksen, joka vääristää tuloksia.

Liikenteen turvallisuusvirasto on tarkastanut vuosien 2016 ja 2017 välisenä aikana 79 ajoneuvoa uudelleen välittömästi määräaikaikatsastuksen jälkeen. Tarkastuksissa tehtyjen havaintojen perusteella noin 42 prosentissa uudelleen tarkastetuista ajoneuvoista havaittiin yksi tai useampi sellainen vähäinen vika, ja noin 35 prosentissa sellainen vakava vika, joita ei ollut havaittu ajoneuvolle suoritettussa määräaikaikatsastuksessa. Tuloksia tarkasteltaessa on huomioitava, että ajoneuvojen uudelleentarkastukset ovat kohdistuneet sellaisille katsastustoimipaikoille, joissa katsastustoiminnan suorituskykyä kuvaavien tunnuslukujen perusteella on todennäköisimmin ongelmia, joten se ei ole edustava otos koko katsastustoimialasta.

Haamuasiakastutkimusten tulosten ja välittömästi katsastuksen jälkeen uudelleen tarkastetuissa ajoneuvoissa tehtyjen havaintojen perusteella voidaan kuitenkin arvioida, että merkittävä osa katsastukseen esitetyissä ajoneuvoissa olevista vioista jää havaitsematta ja tallentamatta ajoneuvoliikennerekisteriin. Toisin sanoen katsastustoiminnan suorituskyky ei ole sillä tasolla, jolle sen halutaan asettuvan ja laadun parantamiseksi on jatkossa tehtävä toimenpiteitä.

Yhtenä valvontakeinona käytettävän testiauton tehokas käyttö edellyttää, etteivät katsastustoimipaikat tunnista testiautoa. Tämän vuoksi Liikenteen turvallisuusviraston on manipuloitava auton rekisteritietoja. Ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetussa laissa ei ole säännöksiä testiautojen käytöstä ja viraston oikeudesta muokata ajoneuvon rekisteritietoja testiautokierroksen aikana. Oikeustilan selkiyttämiseksi katsastustoiminnan valvonnassa käytettävän testiautotoiminnan säädöspohjaa on syytä tarkentaa.

Katsastustoiminnan laadun kehittämiseen tähtäävä omavalvontatoiminta on ollut käytössä vasta vajaat kolme vuotta, eikä sen toimivuutta ole perusteellisesti selvitetty. Toiminnasta ei voida siis tehdä vielä pitkälle meneviä johtopäätöksiä. Liikenteen turvallisuusviraston tekemän valvonnan yhteydessä on kuitenkin havaittu merkkejä siitä, ettei toiminta ole aina keskittynyt katsastuksen toiminnallisen laadun kannalta olennaisimpiin seikkoihin.

HE 86/2018 vp

Liikenteen turvallisuusviraston valvonnan yhteydessä antamien sanktioiden määrä on ollut viime vuosina laskussa. Annettujen sanktioiden määrä ei kuitenkaan kerro suoraan katsastustoiminnan laadussa tapahtuneista muutoksista, vaan kehitykseen on vaikuttanut myös esimerkiksi Liikenteen turvallisuusviraston resurssit hallintopäätösten valmistelussa. Lisäksi kehitykseen on vaikuttanut uuden toimilupalain myötä muuttuneet huomautusten antamiskäytännöt. Katsastustoimiluvan haltijoille annettujen sanktioiden lukumäärät viime vuosilta on esitetty taulukossa 1.

Vuosi	Toimiluvan peruuttaminen	Varoitus	Huomautus
2011	0	4	61
2012	0	2	48
2013	0	14	94
2014	1	3	10
2015	0	0	4
2016	0	0	4
2017	0	2	27

Taulukko 1. Katsastusluvan haltijoille annetut sanktiot vuosina 2011–2017. Lähde: Liikenteen turvallisuusvirasto.

Tarkasteltaessa katsastustoimipaikoille annettujen sanktioiden määriä ja katsastustoiminnan suorituskyvyn kehitystä, voidaan havaita, ettei katsastustoimipaikoille annetuilla sanktioiden määrillä ole ollut merkittävää yhteyttä katsastustoiminnan yleiseen suorituskykyyn. Muilla kuin katsastustoimiluvan peruuttamisella ei ole Liikenteen turvallisuusviraston arvion mukaan voitu osoittaa olleen merkittävää vaikutusta niiden katsastustoimipaikkojen suorituskykyyn, joiden toimintaan liittyen toimenpide on annettu. Huomautusten ja varoitusten osalta on huomioitava, että suurin osa päätöksistä ei ole kohdistunut katsastusyrittäjien tai toimipaikan suorituskykyyn vaan yksittäisellä katsastustoimipaikalla suoritettuna ajoneuvon katsastustulokseen.

Myös katsastustoimiluvan peruuttamisen vaikutus on ollut lyhytaikainen ja se on rajoittunut ainoastaan sen katsastustoimipaikan toimintaan, johon toimenpide on kohdistettu. Toimiluvan peruuttamisten vaikuttavuutta heikentää se, ettei katsastustoiminnan jatkuvuudelle ole estettä toimiluvan peruuttamisesta huolimatta, vaan toimintaa voidaan jatkaa samoissa toimitiloissa ja samalla henkilöstöllä katsastusluvan vastuuhenkilöä lukuun ottamatta, kuhan katsastustoimiluvan myöntämisen edellytyksen täyttyvät ja hakijalle on myönnetty uusi toimilupa. Tästä syystä toimiluvan peruuttamispäätökset on nykykäytännössä annettu määräaikaikaisina. Sanktioita ei ole voitu kohdistaa usealla katsastustoimipaikalla toimivan katsastusyrittäjien koko toimintaan, vaikka todellinen syy toiminnassa havaittuihin puutteisiin on voinut olla koko organisaation toiminnasta johtuva.

Voidaan arvioida, että yli 500 katsastustoimipaikan suorituskyvyn ohjaaminen pelkästään yksittäisten katsastustoimipaikkojen katsastusluvan peruuttamisilla ei ole siihen käytettävien panosten ja sillä saavutettavien hyötyjen suhteen tehokas toimintatapa. Valvontaa ja sanktioita olisi jatkossa voitava kohdistaa sille tasolle katsastustoimintaa, jolla on tosiasiallinen mahdollisuus vaikuttaa toiminnassa esiintyviin ongelmiin.

2.3.4 Taksamittarisääntelyn nykytilan arviointi

EU:n mittauslaitedirektiivi ei hallituksen käsityksen mukaan itsessään estä muiden kuin mittauslaitedirektiivin vaatimukset täyttävien laitteiden käyttöä kuljetuspalvelujen hinnan määrittämisessä. Tämä edellyttää kuitenkin niin sanotun lakisääteisen mittaustehtävän täsmentämistä kansallisessa lainsäädännössä. Tällä hetkellä Suomen kansallisessa sääntelyssä ei ole suoraan ole määritetty mittauslaitedirektiivin mukaista lakisääteistä mittaustehtävää. Tällaiseksi voidaan kuitenkin tulkita ajoneuvolain (1090/2002) 25.2 §:n taksamittarin käyttövaatimusta koskeva lainkohta. Taksamittarin käyttövaatimuksen osalta momentissa viitataan tilanteisiin, jossa luvanvaraisessa henkilöliikenteessä matkan hinta perustuu matkan ja ajan mittaamiseen. Sitteen kansallisesti määritetyn lakisääteisen mittaustehtävän voitaisiin tulkita viittaavan hinnan laskemiseen mitatun matkan tai ajan perusteella luvanvaraisessa henkilöliikenteessä.

Edellä kuvattu tiukka sananmuodonmukainen tulkinta on kuitenkin ristiriidassa lainsäätäjän tahtotilan kanssa. Ajoneuvolain 25.2 §:n 24 toukokuuta 2017 vahvistettua versiota säädettäessä lainsäätäjän tahtotila on ollut mahdollistaa erilaisten teknologioiden käyttö taksimatkojen hinnan määrittämisessä (ks. HE 161/2016 vp, s. 80 ja 171; LiVM 3/2017 vp, s. 14). Tämä ilmenee myös ajoneuvolain 25.2 §:stä, jonka mukaan hinnan määrittelyssä voidaan käyttää taksamittarin lisäksi muuta laitetta tai järjestelmää, jolla saavutetaan taksamittaria vastaava mitaustiedon luotettavuus sekä tiedon suojauksen taso. Mittauslaitedirektiivi ei kuitenkaan näyttäisi mahdollistavan vaihtoehtoisten teknologioiden sallimista ilman lakisääteisen mittaustehtävän määrittelyä ja tarkempaa rajaamista kansallisessa lainsäädännössä.

Taksamittarivaatimuksen yhteiskunnallisena tavoitteena voidaan pitää kuluttajien aseman turvaamista, työnantajan ja työntekijän etujen huomioimista sekä verojen maksuun ja kantamiseen liittyviä asioita. Sääntelyllä pyritään varmistamaan, että taksimatrustaja voi luottaa mitaustuloksen perusteella muodostuvan hinnan oikeellisuuteen. Sääntely on ollut historiallisesti tarpeellista, kun kuluttajilla ei ollut käytännössä muuta keinoa varmistua kuljetun matkan pituudesta. Lisäksi etenkin turistit, jotka eivät tunne aluetta tai sen tyypillistä hintatasoa, ovat olleet käytännössä puhtaasti taksamittarin tuottaman tiedon varassa. Taksamittarikaan ei kuitenkaan turvaa kuluttajan asemaa, vaikka se mittaisi kuljettua matkaa ja aikaa ehdottoman luotettavasti, sillä asiakkaita on tästä huolimatta voitu huijata esimerkiksi käyttämällä väärää taksoja tai valitsemalla asiakkaan näkökulmasta epätarkoituksenmukainen reitti. Erityisesti turistit ovat olleet alttiita tämänkaltaisille huijausyrityksille, mistä on olemassa myös tutkimusnäyttöä (ks. esim. Balafoutas, Loukas – Beck, Adrian – Kerschamber, Rudolf – Sutter, Matthias: What Drives Taxi Drivers? A Field Experiment on Fraud in a Market for Credence Goods. *Review of Economic Studies* 80 (2013), s. 876–891).

Korostunut kuluttajansuojan tarve taksipalveluissa on tunnistettu myös kansallisessa lainsäädännössä. Kuluttajan aseman turvaamisen kannalta olennaisena on pidetty erityisesti sitä, että kuluttajalla on riittävä tieto palvelun hinnasta ennen matkan alkamista. Liikennepalvelulaki pyrkii turvaamaan kuluttajan asemaa edellyttämällä, että taksirytysten on kerrottava kaikissa taksipalveluissa hinta tai hinnan määräytymisen perusteet ennen matkan alkamista selkeästi ja ymmärrettävällä tavalla. Lisäksi hinnan ylittäessä 100 euroa, on hinnasta sovittava nimenomaisesti ennen matkan alkamista (Liikenteen turvallisuusviraston määräys TRA-FI/196233/03.04.03.00/2017).

Nykyisin taksimatrustajien kuluttajansuoja on kuitenkin teknologisen kehityksen myötä merkittävästi parantunut. Nykyisin kuluttajalla on monia mahdollisuuksia arvioida matkan pituutta ja siihen kuluva aikaa erilaisten karttapalvelujen avulla jo kauan ennen matkan alkamista. Lisäksi palveluntarjoajat voivat määrittää matkan hinnan hyvin tarkalla tasolla ennen matkan alkamista digitaalisten sovellusten avulla ja tämä hintainformaatio voidaan tarjota vaivattomasti kuluttajille. Asiakkaan kannalta mitaustiedon luotettavuutta olennaisempaa on kyetä arvioimaan hinta ennen matkan alkua ja tietää mihin kyytiin noustessa sitoutuu. Lisäksi esimerkiksi kuljettu matka on mahdollista tarkastaa karttapalvelun avulla jälkikäteen. Moni palvelun-

tarjoaja tarjoaakin tällaista mahdollisuutta oma-aloitteisesti. Uuden teknologian myötä kuluttajansuojan voidaan katsoa toteutuvan varsin hyvin tilanteessa, jossa asiakkaalla on hinta tai hinnan määräytymisen perusteet etukäteen tiedossa. Siten näissä tilanteissa ei voida puhua enää mittauslaitedirektiivin tarkoittamalla tavalla yleiseen etuun tai kuluttajansuojaan liittyvästä lakisääteisestä mittaustehtävästä ja siihen kytkeytyvästä sääntelytarpeesta.

Vaikka kuluttajansuojan tarve on erilainen eri tavoin tilatuissa ja maksetuissa taksimatkoissa, voidaan muita yhteiskunnallisia tavoitteita pitää jatkossakin merkityksellisinä tilaus- ja maksutavoista riippumatta. Vahvistetun ajoneuvolain 25.2 §:n mukaan myös muiden laitteiden ja järjestelmien olisi saavutettava taksamittaria vastaava mittaustiedon luotettavuus ja tiedon suojauksen taso. Säännöksen tavoitteena on varmistaa, että myös muilla laitteilla ja järjestelmillä taksimatkojen tiedot tallentuvat siten, että verottajalla ja työnantajalla on mahdollisuus tarkistaa suoritettut ja vastaanotetut maksut. Laitteiden ja järjestelmien luotettavuus ja tiedon suojauksen taso ovat tärkeitä myös taksiliikenteen kuljettajille palkanmaksun takia. Muilla laitteilla ja järjestelmillä maksu voidaan suorittaa sähköisesti tilauksen yhteydessä, ja luotettavuutta sekä tiedon suojauksen tasoa koskevalla vaatimuksella pyritään varmistamaan, että sähköisesti suoritettut maksut voidaan todentaa jälkikäteen.

3 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

3.1 Tavoitteet

3.1.1 Katsastustoiminnan sääntelyyn liittyvät tavoitteet

Esityksellä on tarkoitus toteuttaa hallitusohjelman säädösten sujuvoittamisen kärkihanketta. Hallituksen tavoitteena on sääntelyn nettomäärän keventäminen ja säädöksille vaihtoehtoisten ohjauskeinojen käytön lisääminen. Hallitusohjelman mukaan EU-säännösten toimeenpanossa tulee pidättäytyä kansallisesta lisäsääntelystä.

Katsastustoiminnan kannalta keskeisiä yhteiskunnallisia tavoitteita ovat liikenneturvallisuuden edistäminen ja ympäristöhaittojen vähentäminen. Katsastustoiminta on myös järjestettävä kustannustehokkaasti, jottei yhteiskunnan resursseja tuhjata tarpeettomasti. Yhtenä uudistuksen keskeisenä tavoitteena onkin katsastustoiminnan kehittämistä rajoittavan ja toiminnan kustannuksia nostavan sääntelyn keventäminen. Kaikkia toimintaa rajoittavia säännöksiä on tarpeen arvioida niiden aiheuttamien kustannusten ja niillä tavoiteltavien hyötyjen näkökulmasta. Erityisesti toimilupasääntely ja siitä koitua sääntelytaakka vaikuttavat toiminnan kustannuksiin. Myös katsastuspalvelujen tarjoamisvelvoitteet ja tilavaatimukset vaikuttavat olennaisesti palvelujen tuottamisen kustannuksiin. Myös kansalaisille katsastuksista aiheutuvia kustannuksia on syytä arvioida. Katsastuksista aiheutuu kansalaisille kustannuksia katsastusmaksujen lisäksi myös katsastustoimipaikalle kuljettavasta matkasta sekä velvoitteen seurauksena menetettyä vapaa-ajasta.

Katsastussääntelyn uudistusten tavoitteena on ollut 1990-luvulta lähtien kilpailun lisääminen katsastustoiminnassa. Kilpailun lisäämisellä on tavoiteltu erityisesti toiminnan tehostumista ja katsastusasemien palvelukyvyyn parantumista. Katsastusasemien välinen kilpailu on lisääntynyt erityisesti 2010-luvulla ja lisääntynyt kilpailu onkin näyttänyt johtavan katsastuspalvelujen hintojen alenemiseen ja saatavuuden paranemiseen. Katsastusasemien määrän lisääntyminen on johtanut siihen, että kilpailua on syntynyt myös alueellisilla katsastusmarkkinoilla. Myös tämän uudistuksen keskeisenä tavoitteena on kilpailun lisääminen ja palvelujen saatavuuden parantaminen erityisesti yleisimmin käytetyissä katsastuspalveluissa.

Liikenneonnettomuuksien sekä tarpeettomien ympäristöhaittojen vähentämisessä katsastustoiminnan laatu on keskeisessä roolissa. Mikäli katsastuksilla ei kyetä vähentämään liikennekelpoisuutta heikentäviä ja ympäristöhaittoja aiheuttavia vikoja, ei koko katsastustoiminnan olemassaololle ole perusteita. Katsastustoiminnassa pelkkä yritysten välinen kilpailu ei takaa

toiminnan korkeaa laatua, kun sillä tarkoitetaan kykyä tunnistaa ajoneuvoissa esiintyvät viat ja puutteet, sillä ajoneuvojen omistajilla ei ole kannustinta suosia tällaisia katsastusasemia. Tästä syystä sääntelyllä ja viranomaisvalvonnalla on keskeinen rooli toiminnan laadun varmistamisessa. Hankkeen tavoitteena onkin löytää keinoja, joilla katsastustoiminnan laatua voitaisiin parantaa nykyisestä ilman, että yrityksiin kohdistuvia velvoitteita tai toiminnan kustannuksia lisätään merkittävästi nykyisestä. Tavoitteena on tunnistaa nykyisessä sääntelyssä ja valvontakeinoissa olevia puutteita, jotka vähentävät viranomaisvalvonnan ja annettujen sanktioiden vaikuttavuutta. Lisäksi tavoitteena on varmistaa, että valvontaan varattuja resursseja voidaan hyödyntää mahdollisimman tehokkaalla ja tarkoituksenmukaisella tavalla.

3.1.2 Taksamittarisääntelyn liittyvät tavoitteet

Mittauslaitedirektiivi on säädetty aikana, jolloin uudenlaiset taksipalvelut eivät olleet vielä merkittävässä määrin yleistyneet Euroopassa, ja siten mittauslaitedirektiivin taksimittaria koskeva osio tukeutuu hyvin perinteiseen toimintamalliin, jossa matkan hinta määräytyy taksamittarin avulla matkan aikana mitatun matkan tai ajan perusteella. Kuitenkin esimerkiksi dynaaminen hinnoittelu on viime aikoina merkittävästi yleistynyt liikennepalveluissa, ja tätä kehitystä voidaan pitää yhteiskunnan kannalta erittäin myönteisenä, sillä se lisää liikkumispalvelujen kysyntää ja nostaa ajoneuvojen käyttöasteita. Mittauslaitedirektiivin taksamittarille asetamat vaatimukset kuitenkin käytännössä estävät dynaamisen hinnoittelun tehokkaan hyödyntämisen.

Digitaalisten sovellusten kautta tilattavien taksimatkojen suosio on kasvanut viime aikoina merkittävästi esimerkiksi Yhdysvalloissa ja Iso-Britanniassa ja niiden kysyntä on jo ohittanut selkeästi perinteisten katutaksimatkojen kysynnän. Kulutustottumusten nopea muutos on johtanut siihen, että mittauslaitedirektiivi voi tietyissä tilanteissa rajoittaa tarpeettomasti teknologian kehitystä. Mittauslaitedirektiivi pyrkii olemaan itsessään mahdollisimman teknologianeutraali, mutta sen ongelmat kytkeytyvät siihen, ettei sen taksimittaria koskevaa osiota laadittaessa ole osattu ottaa huomioon kulutustottumusten muutosta.

Vaarana jo vahvistetussa ajoneuvolain 25.2 §:ssä on, että sitä alettaisiin tulkita ja soveltaa lainsäätäjän tahtotilan vastaisesti. Tämän esityksen tavoitteena on varmistaa, että lainsäätäjän tahtotila teknologianeutraalista sääntelystä ja uusien digitaalisten sovellusten hyödyntämisen mahdollistamisesta taksipalvelujen hinnoittelussa toteutuu tarkoituksenmukaisella tavalla. Samalla pyritään kuitenkin varmistamaan kuluttajansuoja erilaisissa taksipalveluissa.

3.2 Toteuttamisvaihtoehdot

3.2.1 Katsastustoiminnan lupasääntely

Toimilupasääntelyn osalta on arvioitu erityisesti nykyistä katsastustoimipaikkakohtaisen luvan mallia sekä mallia, jossa lupa myönnettäisiin yritysakohtaisesti, jolloin yritys voi harjoittaa toimintaa usealla toimipaikalla ilman toimipaikkakohtaista lupaprosessia. Yrityskohtaisessa mallissa yritys ainoastaan ilmoittaisi toimipaikat, joilla aikoo toimintaa harjoittaa, kun taas nykymallissa Liikenteen turvallisuusvirasto tarkastaa ennakkollisesti toimipaikkojen tilojen ja laitteiden säännöstenmukaisuuden.

Yrityskohtainen lupamalli mahdollistaisi käytännön, jossa uusia asemia saisi perustaa vapaasti yrityksen oman harkinnan mukaan ja se voisi helpottaa kysynnän mukaisten palvelujen tarjoamista. Yrityskohtainen lupa olisi hallinnollisesti kevyempi. Raskas lupasääntely voi nostaa alalle tulon kynnystä ja tällä voi olla kielteinen vaikutus markkinoiden toimivuuteen. Merkittävät alalle tulon esteet vähentävät kilpailua, mikä puolestaan voi luoda yrityksille markkina-voimaa, vähentää palvelujen tarjontaa ja nostaa hintoja. Vähäinen kilpailu markkinoilla saattaa johtaa myös dynaamisen tehokkuuden heikkenemiseen. Merkitystä tämän suhteen on sillä, kuinka korkean kynnyksen ennakkollinen valvonta muodosta markkinoille tulolle. Ilmoitusme-

HE 86/2018 vp

nettelyä voidaan pitää ennakkovalvontakeinoista kevyimpänä ja tarveharkintaista lupaa raskaimpana. Nykyisin käytössä on näiden väliin sijoittuva oikeusharkintaan perustuva toimilupa, jota ei voida pitää erityisen raskaana. Tähän viittaa myös toimipaikkojen määrän nopea kasvu viime vuosina. Toimipaikkakohtainen katsastuslupa aiheuttaa yrityksille 1 500 euron kertakustannuksen toimilupaa hakiessa. Toimilupaa merkittävämmän alalle tulon kynnyksen muodostavat kuitenkin toimintaan liittyvät tila- ja laitevaatimukset.

Tarkastellut vaihtoehdot eroavat toisistaan selkeästi sen suhteen, miten niiden myötä katsastustoiminnan valvonta painottuu ennakkolliseen ja jälkikäteiseen valvontaan. Eri toimilupamalleja arvioitiin erityisesti valvonnan hyötyjen ja kustannusten näkökulmasta. Ennakollisen valvonnassa syntyy kustannuksia, jotka ovat pääasiassa kertaluonteisia ja niitä muodostuu lähinnä erilaisten lupahakemusten ja ilmoitusten valmistelusta ja käsittelystä sekä ohjeiden ja määräysten valmistelusta ja niihin perehtymisestä. Jälkikäteisvalvonta on puolestaan enemmän pysyväluontoista säännöllisen raportoinnin ja tarkastustoiminnan myötä. Sääntelykeinojen keskinäiseen paremmuuteen vaikuttaa erityisesti se, kuinka todennäköisiä valvontahavainnot ovat. Valvontahavaintojen harvinaisuus puoltaa jälkikäteistä valvontaa. Jos kaikki tai valtaosa toiminnanharjoittajista noudattaa joka tapauksessa asetettuja velvoitteita, aiheuttaa ennakkollinen valvonta vain turhia kustannuksia ja riskiperustaisella jälkikäteisvalvonnalla voidaan päästä yhtä hyvään lopputulokseen alhaisemmin kustannuksin.

Nykyinen katsastustoiminnan valvonta on sekä etukäteistä että jälkikäteistä. Vaikka nykyiset ennakkollisen valvonnan kustannukset eivät ole merkittäviä suhteessa koko toiminnan kustannuksiin, ne näyttäisivät olevan suurempia kuin sillä saavutettavat hyödyt. Katsastustoimipaikkojen tiloissa ja laitteissa havaitaan ennakkovalvonnassa vain harvoin puutteita, joten tämä puoltaa jälkikäteisen valvonnan painottamista. Tästä näkökulmasta yrityskohtaista lupaa voidaan pitää parempana toteuttamisvaihtoehtona.

Toimilupamallilla on myös merkitystä sen kannalta, mille taholle vastuu katsastustoiminnan laadusta ja säännöstenmukaisuudesta erityisesti kohdistuu. Tällä on merkitystä esimerkiksi havaittujen puutteiden perusteella annettavien sanktioiden kannalta. Yrityskohtaisessa luvassa vastuu toiminnan laadusta kohdistuisi selkeämmin koko yritykseen yksittäisen toimipaikan sijaan. Yksittäisen aseman mahdollisuus vaikuttaa toiminnan laatuun on lähtökohtaisesti rajallinen, sillä yritys vastaa viimekädessä toiminnan resursoinnista, sille asetetuista tavoitteista ja sen ohjauksesta. Yrityskohtaisen luvan mallissa ennakkollista valvontaa siirtyisi enemmän viranomaisilta katsastusorganisaatiolle, kun esimerkiksi toimipaikkoja ei enää tarkistettaisi ennen toiminnan aloittamista. Vastuu laadusta olisi selkeämmin yhdellä taholla ja tämä helpotaisi toiminnan tuloksellisuuden arviointia ja valvontaa viranomaisten näkökulmasta. Toimintaa voitaisiin arvioida koko organisaation tasolla, vaikka valvontatoimenpiteet kohdistuisivat vain yksittäiseen toimipaikkaan tai otantaan yrityksen toimipaikoista.

Yrityskohtaisten sanktioiden voidaan arvioida vaikuttavan laajemmin kuin asemakohtaisten, jos valvonta ja sanktiointi ovat oikein mitoitettuja, sillä tällöin yrityksille muodostuisi kannustin kehittää toimintaa kaikilla asemilla, eikä vain yksittäisellä, tarkastusten ja seuraamusten kohteeksi joutuneella asemalla. Toisaalta toimijakohtainen lupa saattaa nostaa puuttumiskynnystä isojen toimijoiden kohdalla erityisesti toimiluvan peruuttamisen osalta. Toimiluvan peruuttaminen on raskas toimenpide, jonka seurauksena myös alueen katsastuspalvelujen saataavuus voi merkittävästi heikentyä.

Johtopäätöksenä voidaan todeta, että tehdyn kokonaisarvioinnin perusteella yrityskohtainen lupa vaikuttaa toimipaikkakohtaista lupaa perustellummalta. Nykyistä jokaiselle katsastustoimipaikalle erikseen myönnettävää toimilupaa voidaan pitää tarpeettomana ja siitä aiheutuvia kustannuksia merkittävinä suhteessa sillä saavutettaviin hyötyihin.

3.2.2 Katsastustoiminnan lupajaottelu ja velvoite tarjota luvan mukaisia katsastuksia

HE 86/2018 vp

Toimilupien osalta arvioitavana oli myös nykyinen toimilupajaottelu, jossa katsastusluvut myönnetään katsastuslajikohtaisesti sekä erikseen kevyiden ja raskaiden ajoneuvojen katsastuksiin. Nykyistä toimilupien katsastuslajikohtaista jakoa sekä kevyiden ja raskaiden ajoneuvojen katsastuslupien eriyttämistä perustelee lupiin sisältyvä velvoite tarjota kaikkia luvan mukaisia katsastuspalveluja. Vaihtoehtoisena mallina voidaan ajatella yhden katsastusluvun mallia, jossa katsastusluvun haltijan on tarjottava kaikkia mahdollisia katsastuksia. Täysin toisen suuntaisena esimerkkinä voidaan puolestaan nähdä sellainen malli, jossa katsastusvelvoitetta ei ole lainkaan, jolloin myöskään luvan jakaminen katsastuslajien ja ajoneuvoluokkien kesken ei ole perusteltua.

Suomessa on saatu käytännön kokemuksia katsastuspalvelujen tarjoamisvelvoitteen ja sen lieventämisen vaikutuksista. Aiemmin käytössä ollut laaja katsastuspalvelujen tarjoamisvelvoite vähensi selkeästi katsastuspalvelujen tarjontaa ja katsastusasemien välistä kilpailua sekä nosti yleisimpien katsastuspalvelujen hintatasoa. Katsastuspalvelujen tarjoamisvelvoitteen lieventäminen siten, että sallittiin pelkkien kevyiden ajoneuvojen katsastaminen sekä pelkkien määräaikais- ja valvontakatsastusten suorittaminen, johti selkeään katsastusasemaverkoston laajenemiseen ja yleisimpien määräaikaikatsastusten hintojen laskuun. Toisaalta esimerkiksi raskaan kaluston katsastuspalvelujen saatavuus väheni hiukan ja näiden palvelujen hinnoissa tapahtui jonkin verran nousua, aivan kuten oli ennustettukin. Muutoksen vaikutukset raskaiden ajoneuvojen omistajille jäivät hyvin pieniksi.

Katsastuspalvelujen tarjoamisvelvoitteen poiston vaikutusten voidaan arvioida olevan täsmälleen samansuuntaisia kuin tarjoamisvelvoitteen keventämisenkin. Nykyisestäkin velvoitteesta aiheutuu todennäköisesti kustannuksia yleisimpien katsastuspalvelujen asiakkaille, sillä sen seurauksena katsastusyritys joutuu investoimaan sellaisiin tiloihin ja laitteisiin, joille on tarvetta vain harvoin. Tämä nostaa toiminnan järjestämisen kustannuksia. Kun velvoite koskee kaikkia yrityksiä, heijastuu velvoite käytännössä väistämättä katsastuspalvelujen hintoihin. Toisaalta velvoite todennäköisesti ylläpitää joidenkin harvinaisimpien katsastuspalvelujen saatavuutta etenkin harvaanasutuilla alueilla.

Nykyinen toimilupajaottelu on johtanut siihen, että suuria matkailuautoja ja perävaunuja katsastetaan kevyiden ajoneuvojen katsastustoimipaikoilla, vaikka ne kokonsa ja rakenteensa puolesta saattaisivat soveltua paremmin katsastettavaksi raskaiden ajoneuvojen toimipaikoilla. Suuret matkailuautot tai pakettiautot täytyy mahtua katsastamaan jokaisella kevyen kaluston katsastuksia suorittavalla toimipaikalla ja tästä johtuen esimerkiksi kevyille toimipaikoille asetettavat tilavaatimukset ovat tarpeettoman suuria valtaosalla niillä katsastettavista ajoneuvoista. Korkeusvaatimus puolestaan vaikeuttaa esimerkiksi liikuteltavien katsastustoimipaikkojen yleistymistä, vähentää potentiaalisten toimitilojen määrää ja lisää toiminnan kustannuksia. Vastaavasti myös kevyiden, nestejarrullisten kevytkuorma-autojen katsastukset on täytynyt suorittaa raskaiden ajoneuvojen toimipaikoilla, vaikka niiden koko ja rakenne eivät poikkea merkittävästi suurista pakettiautoista, joiden katsastaminen onnistuu kevyiden ajoneuvojen toimipaikoilla.

Nykyisinkään kaikkein erikoisimpien ja harvinaisten ajoneuvojen katsastuksia ei voida suorittaa katsastusasemilla, vaikka asemilla olisikin niihin kohdistuva katsastuspalvelujen tarjoamisvelvoite. Tällöin on mahdollista katsastaa ajoneuvo myös katsastustoimipaikan ulkopuolella (toimilupalain 25 §). Myös raskaiden ajoneuvojen katsastuksiin voidaan myöntää huonon saatavuuden johdosta lupa sellaisille katsastusasemille, joiden tilat ja laitteet eivät täytä raskaiden ajoneuvojen katsastuksille asetettuja vaatimuksia. Tällaiset poikkeussäännökset turvaavat harvinaisempien katsastuspalvelujen saatavuutta. Liikenneturvallisuuden ja ympäristön näkökulmasta tällaisilla poikkeuksilla on kokonaisuutena vain hyvin vähän merkitystä.

Yhteenvedon voidaan todeta, että katsastuspalvelujen tarjoamisvelvoitteesta luopumisen arvioidaan mahdollistavan räätälöityjen palvelukonseptien kehittämisen, paremmin kysyntää vastaavien palvelujen tarjoamisen ja toiminnan järjestämisen nykyistä kustannustehokkaammin.

HE 86/2018 vp

Katsastusvelvoitteen poiston voidaan arvioida hyödyttävän erittäin suurta osaa ajoneuvojen omistajista, eikä velvoitteen poistosta koituisi merkittävää haittaa muillekaan, sillä katsastuspalvelujen saatavuutta voidaan turvata nykyisen kaltaisilla poikkeussäännöksillä.

3.2.3 Katsastustoiminnan laatu ja valvonta

Katsastustoiminnan laadun kehittämisen toteuttamisvaihtoehtoja lähestyttiin katsastustoiminnan yleisen sääntelytarpeen näkökulmasta. Katsastustoiminnan yhteiskunnallisten tavoitteiden toteutumisen kannalta toiminnan laadulla on keskeinen merkitys. Katsastustoiminta on yhteiskunnallisesti perusteltua vain siinä tilanteessa, että sen avulla voidaan lisätä liikenneturvallisuutta ja vähentää tieliikenteestä aiheutuvia ympäristöhaittoja. kannalta palvelujen tehokas tuottaminen ja ajoneuvojen omistavia miellyttävien palvelujen tarjoaminen eivät voi olla ainoita tavoitteita.

Vaikka kilpaillut markkinat usein perinteisillä hyödykemarkkinoilla tuottavat laadukkaita palveluja, ei katsastusmarkkinoita voida arvioida samoista lähtökohdista. Katsastuspalvelujen asiakkailta ei ole vastaavalla tavalla intressiä suosia laadukkaita palveluja tarjoavia yrityksiä, jos laadulla tarkoitetaan tässä yhteydessä sitä, että katsastuksissa tunnistetaan todellinen määrä ajoneuvoissa piileviä vikoja ja puutteellisuuksia. Koska ajoneuvojen katsastaminen on katsastusyrittäjille elinkeinotoimintaa ja katsastusasemat kilpailevat asiakkaista toisiaan vastaan, on puolestaan niiden edun mukaista tarjota palveluja, jotka ovat asiakkaiden edun mukaisia. Ajoneuvojen katsastaminen on hyvin tarkkaan säänneltyä, eikä yrityksillä ole mahdollisuutta vaikuttaa merkittävästi katsastuksen sisältöön. Asemien on käytävä pääasiassa samat kohteet läpi samoilla menetelmillä. Kilpailukeinoiksi jäävät lähinnä toimenpiteen nopeus ja palvelun hinta. Tämä kilpailuasetelma voi luoda asemille ja yksittäisille katsastajille kannustimen kiirehtiä katsastuksessa siten, että osa vioista jää huomaamatta. Tämä johtaa siihen, ettei katsastusmarkkinoilla luontaisesti vallitsevat kannustimet johda yhteiskunnan näkökulmasta laadukkaiden palvelujen tuotantoon. Kilpailuasetelma saattaa johtaa myös siihen, ettei sääntöjä tietoisesti noudateta.

Edellä kuvatun ongelmatiikan vuoksi viranomaisvalvonnan rooli korostuu katsastustoiminnan laadun kehittämisessä. Sääntelyn noudattamista ja laadun kehittämistä on syytä edistää viranomaisen luomien vastakkaisten kannustimien kautta. Toiminnan valvonnalla ja puutteiden johdosta annettavilla sanktioilla voidaan vähentää kannustimia säännösten noudattamatta jättämiseen ja heikkolaatuisten palvelujen tuottamiseen. Valvonta ja sanktiointi voidaan siis nähdä eräänlaisena pelotestrategiana, jolla vähennetään sääntelyn rikkomisen houkuttelevuutta.

Liikenteen turvallisuusvirastolla on tällä hetkellä käytössään katsastustoiminnan valvonnassa varsin kattava keino- ja sanktiovalikoima. Lievimmistä rikkomuksista voidaan antaa huomautuksia tai varoituksia, mutta myös järeämmät keinot, kuten toimiluvan peruuttaminen, ovat mahdollisia. Toimiluvan peruuttamisen uhka muodostaa luvanhaltijalle merkittävän kannustimen sääntelyn noudattamiseen, sillä toiminnan keskeyttäminen tarkoittaisi asiakastulojen ehtymistä ja sitä, etteivät toimintaan sijoitetut varat tuottaisi käytännössä lainkaan.

Nykyisiä sanktiokeinoja voidaan siis pitää itsessään varsin riittävinä, mutta ongelmaksi muodostuu se, ettei niitä välttämättä voida kohdentaa sellaisiin tahoihin, joilla on tosiasiallinen mahdollisuus vaikuttaa toiminnan ongelmakohtiin. Toimipaikkakohtaisessa lupamallissa sanktiot kohdistuvat yksittäiseen toimipaikkaan, eikä sen toimintaa ohjaavaan katsastusyrittäjään. Yhteen katsastustoimipaikkaan kohdistuvat sanktiot eivät välttämättä luo usealla toimipaikalla toimivalle yritykselle riittävää kannustinta huolehtia koko toiminnan laadusta. Tästä syystä arvioitiin, että parhaiten katsastustoiminnan laadun kehittämiseksi asetetut tavoitteet toteutuisivat, jos toimiluvat muutettaisiin yrityskohtaisiksi ja sen myötä mahdollistettaisiin sanktioiden kohdistaminen katsastustoiminnan eri tasoihin.

Lisäksi uhkasakon käyttöalaa voitaisiin laajentaa siten, että se voidaan asettaa tehosteeksi kaikkien toimilupalain tai sen nojalla annettujen säännösten tai määräysten perusteella annettuihin kieltoihin tai määräyksiin.

3.3 Keskeiset ehdotukset

3.3.1 Katsastustoiminnan sääntely

Edellä esitetyin perustein toimilupalakia esitetään muutettavaksi erityisesti toimilupasääntelyn osalta. Toimilupasääntelyä ehdotetaan muutettavaksi siten, että katsastusluvut myönnettäisiin jatkossa yrityskohtaisina, eikä nykyiseen tapaan toimipaikkakohtaisena. Lisäksi nykyinen lupajaottelu eri katsastuslajien sekä kevyiden ja raskaiden ajoneuvojen katsastusten välillä ehdotetaan poistettavaksi. Jatkossa siis yksi katsastuslupa oikeuttaisi suorittamaan kaikkia katsastuslajeja ja kaikkien ajoneuvoluokkien katsastuksia.

Myös velvollisuus suorittaa kaikkia luvan mukaisia katsastuksia ehdotetaan poistettavaksi. Jotta tieto Suomessa tarjottavista katsastuspalveluista säilyisi kansalaisten ja valvovan viranomaisen saatavilla, ehdotetaan, että katsastusluvun haltijan olisi jatkossa tehtävä ilmoitus Liikenne- ja viestintävirastolle kaikista katsastustoimipaikoista, joilla ne suorittavat katsastuksia. Samassa ilmoituksessa olisi myös kuvattava ne katsastuspalvelut, joita kullakin katsastusasemalla tarjotaan. Tämä ilmoitus sitoisi katsastusluvun haltijaa siten, että tämän olisi tarjottava kaikille halukkaille niitä palveluja, joita on ilmoittanut tarjoavansa.

Vaatimuksia katsastajien jatkokoulutukseen pääsyyn ehdotetaan kevennettäväksi. Katsastushenkilöstön saatavuusongelmien lievittämiseksi ehdotetaan, että pääsyvaatimuksena katsastajalta edellytettävään määräaikaikatsastuskoulutuksen kevyiden ajoneuvojen koulutusjaksolle olisi kuuden kuukauden ajoneuvoalan korjaamokokemus taikka vastaavaa kokemus tai osaminen katsastajan peruskoulutuksesta riippumatta. Myös vaatimuksesta nimetä katsastustoitinnasta vastaava henkilö luovuttaisiin.

Lisäksi ehdotetaan joitain täsmennyksiä katsastusluvun haltijoihin ja katsastajiin kohdistuvien sanktioiden antamisperusteisiin. Jatkossa Liikenne- ja viestintävirasto voisi asettaa kaikkien ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain tai sen nojalla annettujen säännösten perusteella antamansa kiellon tai määräyksen tehosteeksi uhkasakon. Nykyisin uhkasakon käyttöala on rajattu vain yksittäisiin kieltoihin tai määräyksiin. Myös niin sanotun testiauto-toiminnan säädösperustaa selkiytettäisiin, jotta Liikenne- ja viestintävirastolla olisi jatkossakin riittävä keinovalikoima käytössään katsastustoiminnan valvonnassa. Valvonnan kannalta olennaista on myös siihen annettujen resurssien tehokas hyödyntäminen. Tämän vuoksi sääntelyä esitetään muutettavaksi siten, että jatkossa Liikenne- ja viestintävirasto voisi hyödyntää katsastettujen ajoneuvojen tarkastuksissa yksityistä palvelun tarjoajaa teknisenä asiantuntijana. Tehtävä vaatii syvällistä ajoneuvotekniikkaan liittyvää asiantuntemusta, eikä tällaisen asiantuntemuksen ylläpitäminen virastossa ole välttämättä tarkoituksenmukaista tai tarpeellista valvontatehtävän onnistumisen kannalta. Resurssien tehokkaamman käytön myötä tarkastusten määrää voitaisiin jatkossa mahdollisesti lisätä, millä voi puolestaan olla positiivinen vaikutus katsastusten laatuun.

3.3.2 Taksamittarisääntely

Sääntelyn selkiyttämiseksi ehdotetaan, että mittauslaitedirektiivissä tarkoitettu mittaustehtävä ja sen myötä taksamittarivaatimus rajataan koskemaan selkeästi vain sellaisia kuljetuksia, joissa matkustajan on vaikea arvioida matkan hintaa ennen matkan alkamista, ja jolloin on ehdottoman tärkeää, että matkustaja voi luottaa mittauslaitteen tuottamaan hintalaskelmaan.

Samassa yhteydessä tehtäisiin myös muutos taksamittareita valvovien viranomaisten tehtäviin. Jatkossa Liikenteen turvallisuusvirasto vastaisi kaikesta taksamittareihin liittyvästä valvonnas-

ta. Tämä tarkoittaisi sitä, että Liikenteen turvallisuusvirasto vastaisi nykyisten tehtäviensä lisäksi myös mittauslaitelain (707/2011) ja markkinavalvontalain (1137/2016) noudattamisen valvonnasta taksamittareiden osalta. Tämä edellyttää muutoksia sekä mittauslaitelakiin että markkinavalvontalakiin. Taksamittareihin liittyvät valvontatehtävät olisi tarkoituksenmukaista keskittää yhdelle viranomaiselle.

Markkinavalvontalain tapaan myös laki eräitä tuoteryhmiä koskevista ilmoitetuista laitoksista (278/2016) on horisontaalinen laki, jonka suhteesta mittauslaitelakiin säädetään mittauslaitelain 4 §:n 6 momentissa. Eräitä tuoteryhmiä koskevista ilmoitetuista laitoksista annettua lakia ei kuitenkaan ole tarpeen muuttaa taksamittareiden valvontaviranomaisen muuttamisen johdosta.

4 Esityksen vaikutukset

4.1 Taloudelliset vaikutukset

4.1.1 Vaikutukset kotitalouksien asemaan

Esityksellä ei olisi välittömiä vaikutuksia kotitalouksien asemaan. Esityksellä voi kuitenkin olla välillisiä vaikutuksia eri katsastuspalvelujen hintoihin ja saatavuuteen, jotka riippuvat pitkälti katsastusyritysten toiminnasta. Luvanmukaisten katsastuspalvelujen tarjoamisvelvollisuuden poisto voisi johtaa erilaisten katsastuspalvelujen tuotannon eriytymiseen. Muutos voisi tarkoittaa sitä, että yhä useampi katsastustoimipaikka tarjoaa vain osaa katsastuspalveluista. Oletettavasti muutoksen seurauksena yleisimpien katsastusten palvelut lisääntyisivät ja niiden hinnat alenisivat, mutta harvinaisempien katsastuspalvelujen saatavuus voisi heikentyä ja niiden hinnat nousta.

Katsastuspalvelujen hintoihin vaikuttavat erityisesti palvelujen tuotantokustannukset, toimialan kilpailutilanne sekä katsastusyritysten hinnoittelustrategiat. Esityksellä voisi olla vaikutusta etenkin palvelujen tuotantokustannuksiin. Katsastuspalvelujen tuottaminen edellyttää määräysten mukaisia tiloja ja laitteita ja määräykset vaihtelevat katsastuksen tyypistä riippuen. Esimerkiksi raskaiden ajoneuvojen katsastaminen edellyttää suurempia tiloja kuin kevyiden ajoneuvojen katsastukset ja siten myös näiden palvelujen tuotantokustannukset ovat korkeammat. Harvinaisimpien katsastuspalvelujen kysyntä yksittäisellä asemalla voi olla erittäin vähäistä, minkä vuoksi tällaisten katsastusten edellyttämiin tiloihin ja laitteisiin ei ole välttämättä kannattavaa investoida.

Esitys luvanmukaisten katsastuspalvelujen tarjoamisvelvollisuuden poistosta tarkoittaa sitä, että katsastusyrityksillä olisi entistä suurempi mahdollisuus vaikuttaa siihen, millaisissa tiloissa toimintaa harjoitetaan. Oletettavasti tämä tulisi johtamaan yleisimpien kevyiden katsastuspalvelujen tarjonnan lisääntymiseen. Velvoitteen poisto lisäisi katsastusasemiksi soveltuvien tilojen määrää ja voisi mahdollistaa esimerkiksi liikkuvien katsastusasemien yleistymisen. Lisäksi voidaan olettaa, että tällaisia palveluja tarjottaisiin nykyistä enemmän esimerkiksi korjaamoilla ja myyntiliikkeissä, joiden tilat voivat soveltua pienillä muutoksilla tiettyjen katsastuspalvelujen tuottamiseen. Joidenkin katsastuspalvelujen tarjonta voi kuitenkin velvoitteen poiston seurauksena vähentyä.

Muutosten vaikutuksia katsastuspalvelujen hintoihin on vaikea arvioida yksiselitteisesti, sillä vaikutukset tulevat olemaan erilaisia eri katsastuspalveluille. Mahdollisuus tarjota katsastuspalveluja vain tietyille kevyille ajoneuvoille tarkoittaisi sitä, että nämä palvelut olisi mahdollista tuottaa nykyistä kustannustehokkaammin. Toimivilla markkinoilla tuotantokustannusten muutosten voidaan olettaa heijastuvan palvelujen hintoihin. Suomen katsastusmarkkinoilla kilpailua voidaan pitää tällä hetkellä kokonaisuudessaan varsin toimivana, joten oletettavasti alentuvat tuotantokustannukset tulisivat näkymään alentuneina hintoina etenkin pidemmällä aikavälillä.

HE 86/2018 vp

Harvinaisempien katsastuspalvelujen osalta muutoksella voisi olla palvelujen yleistä hintatasoa nostava vaikutus. Muutos ei varsinaisesti lisää näiden palvelujen tuotantokustannuksia, mutta se voi vaikuttaa yritysten hinnoittelustrategioiden kautta harvinaisimpien palvelujen hintoihin. Katsastusyritys voi hinnoitella palvelunsa siten, että yleisimmät katsastuspalvelut subventoivat harvinaisimpia katsastuspalveluja. Jos erilaisten katsastuspalvelujen tarjonta eriytyy, johtaa tämä todennäköisesti siihen, ettei vastaavaa ristisubventiota enää nykyisessä määrin tapahdu.

Toisaalta katsastuspalveluissa keskeisenä hintaan vaikuttavana tekijänä voidaan pitää katsastusasemien käyttöastetta (ks. Ajoneuvohallintokeskuksen tutkimuksia ja selvityksiä 2/2008, s. 7–8). Esitys voi johtaa siihen, että katsastustoimipaikkojen määrä Suomessa lisääntyy, mikä puolestaan laskee asemien käyttöasteita, sillä kokonaisuutena katsastuspalvelujen kysyntä pysyy käytännössä muuttumattomana. Asemien lisääntymisellä olisi siis todennäköisesti hintoja nostava vaikutus. Toisaalta asemien lisääntyminen tarkoittaa sitä, että palveluja on saatavilla aiempaa lähempää ja katsastustapahtumaan kuluva aika lyhenee, mikä voi puolestaan alentaa ajoneuvon omistajien katsastuksista aiheutuvia kustannuksia kokonaisuutena. Harvinaisempien katsastuspalvelujen osalta muutos voisi puolestaan tarkoittaa toimipaikkojen määrän vähenemistä ja käyttöasteiden nousua, jolla olisi palvelujen hintoja laskeva vaikutus, mutta muut kustannukset vastaavasti lisääntyisivät.

Vaikutukset hintoihin ja saatavuuteen eivät todennäköisesti olisi merkittäviä. Aiempien katsastuksia koskevien sääntelyuudistusten yhteydessä arvioitiin, että esimerkiksi kevyiden ja raskaiden ajoneuvojen eriyttäminen johtaisi keskimäärin kahdeksan prosentin hintojen alenemiseen kevyiden ajoneuvojen katsastuksissa (ks. Ajoneuvohallintokeskuksen tutkimuksia ja selvityksiä 2/2008, s. 28). Nyt esitettyjen muutosten vaikutusten voidaan arvioida olevan tätä selvästi vähäisempiä. Esimerkiksi määräaikaikatsastusten keskihinta oli vuonna 2017 noin 44 euroa (ks. Trafín julkaisuja 14/2017, s. 7), joten hintoja alentava vaikutus näihin katsastuksiin olisi todennäköisesti korkeintaan muutaman euron luokkaa.

Myös markkinoiden kilpailutilanteella on merkitystä palvelujen hintoihin. Jos katsastusasema ei kohtaa kilpailua, sen ei tarvitse laskea hintoja, vaikka tuotantokustannukset alenisivat. Katsastusmarkkinoilla kilpailu on hyvin alueellista, sillä katsastuksissa käydään tyypillisesti vain lähimmällä tai muutoin sopivan reitin varrella olevalla katsastusasemalla. Kilpailun alueellinen ulottuvuus luo markkinavoimaa parhaille paikoille sijoittuneille yrityksille. Katsastuspalvelujen tarjoamisvelvoitteen poisto voisi mahdollistaa uusien tilojen käyttöönoton kysynnän kannalta keskeisimmillä paikoilla ja tällä voi olla kilpailua lisäävä vaikutus. Tämän voidaan arvioida laskevan yleisimpien katsastuspalvelujen hintoja.

Yrityskohtaiseen lupaan siirtyminen vähentäisi kokonaisuutena yrityksiin kohdistuvaa hallinnollista taakkaa ja sen myötä tuotantokustannuksia. Edellä kuvatun tapaan myös tällä muutoksella tulisi todennäköisesti olemaan katsastuspalvelujen hintoja laskeva vaikutus.

Kokonaisuutena katsastuspalvelujen tarjoamisvelvoitteen poistamisen arvioidaan hyödyttävän kotitalouksia alentuneiden hintojen ja paremman saatavuuden myötä. Vaikutukset eivät välttämättä näy heti, vaan kustannukset alentuisivat sitä mukaa, kun uusia asemia avataan aiempaa pienemmissä tiloissa. Viime vuosina katsastuspalvelujen saatavuus on jatkuvasti parantunut ja hinnat ovat samanaikaisesti laskeneet (ks. Trafín julkaisuja 14/2017, s. 3–8). Tämän kehityksen voidaan arvioida jatkuvan sääntelymuutoksista riippumatta.

4.1.2 Vaikutukset yrityksiin

Esitetty katsastuspalvelujen tarjoamisvelvoitteen poisto voi tuoda nykyisin katsastusalalla toimiville ja potentiaalisille uusille yrityksille mahdollisuuden uusien katsastusasemien perustamiseen ja palvelukokonaisuuksien räätälöintiin. Esitetty muutos voisi kannustaa yrityksiä investoimaan uusiin toimitiloihin ja se jättäisi yrityksille nykyistä enemmän tilaa uudenlaisten

HE 86/2018 vp

liiketoimintamallien kehittämiseen. Katsastuspalvelujen tarjoaminen mahdollistuisi nykyistä erilaisemmissa tiloissa, mikä voi mahdollistaa esimerkiksi korjaamoille katsastuspalvelujen tarjoamiseen ja liikkuvien katsastusasemien käyttöönoton. Tämä todennäköisesti lisäisi toimialan kilpailua, mikä voi heikentää nykyisin markkinoilla toimivien katsastusyritysten tulosta.

Katsastajien jatkokoulutukseen pääsyn vaatimusten keventäminen ja katsastustoiminnasta vastaavan henkilön nimeämisvelvoitteen poistaminen helpottaisivat yritysten työntekijöiden saatavuutta ja helpottaisivat sitä kautta toiminnan laajentamista tai uusien asemien perustamista sellaisillakin alueilla, joilla työvoiman saatavuus on nykyisin ollut ongelma.

Esitetyillä lakimuutoksilla voisi olla vaikutusta katsastusasemien tekemien investointien kannattavuuteen ja sitä kautta omaisuuden arvoon. Alalla jo toimiva katsastusyritys on voinut voimassa olevan lainsäädännön perusteella investoida sellaisiin tiloihin ja laitteisiin, joihin ei enää lainsäädännön muutoksen jälkeen olisi välttämätöntä investoida, kun katsastuspalvelujen tarjoamisvelvoite poistuu. Tällä olisi merkitystä toimialalla jo oleville yrityksille sitä kautta, että alalle voisi tulla uusia yrityksiä, jotka pystyvät sääntelymuutosten myötä perustamaan asemia alhaisemmalla kustannusrakenteella ja saavat tästä kilpailuetua. Alalla olevien yritysten olisi tällöin reagoitava tilanteeseen hintoja laskemalla.

Yrityskohtaiseen lupaan siirtyminen vähentäisi kokonaisuutena yrityksiin kohdistuvaa hallinnollista taakkaa, sillä lupien määrän vähentyessä myös niihin liittyvä hallinnollinen työ vähenisi. Yritystasolle kohdistuvien kriteerien osalta vaatimusten täytyminen tarkastettaisiin vain kertaalleen, mikä vähentäisi hallinnollista taakkaa sellaisten organisaatioiden osalta joilla on useampia toimipaikkoja. Muutoksen vaikutukset kohdistuvat siis erityisesti suurempiin katsastusyrityksiin.

Katsastuslupaan esitetyt muutokset aiheuttavat tarpeen muuttaa myös katsastuslupien hakuprosessiin liittyviä maksuja. Nykyisin toimipaikkakohtaiseen lupaan on kuulunut katsastustoimipaikan ensi hyväksyntä, josta Liikenteen turvallisuusvirasto on perinyt 1 500 euron maksun. Jatkossa tätä ensi hyväksyntää ei enää tehtäisi. Liikenteen turvallisuusvirasto perisi jatkossa maksua katsastuslupan hakemisesta, joka olisi merkittävästi nykyistä ensi hyväksynnästä perittävää maksua alhaisempi.

Katsastusorganisaatioiden toimilupien yhteydessä hyväksyttäisiin jatkossa standardin ISO 9001 laadunhallintajärjestelmän rinnalla ISO 17020 standardin mukainen akkreditoitu laadunhallintajärjestelmä, joka on käytössä osalla toimiluvan haltijoista yksittäishyväksyntätoimintaan liittyen. Tämä poistaisi ylimääräisen ISO 9001 sertifiointin tarpeen niiltä yrityksiltä, jotka katsovat ISO 17020 mukaisen järjestelmän laajentamisen katsastustoimintaan tarkoituksenmukaiseksi, mikä taas vähentäisi näiltä osin sertifiointiin liittyviä kustannuksia.

Koska katsastuspalvelujen kysyntä on kokonaisuutena käytännössä täysin joustamatonta, ei esitetyillä tuotantokustannuksiin vaikuttavilla muutoksilla ole todennäköisesti vaikutusta yritysten voittoihin. Toimialaan yhteisesti kohdistuvat kustannusmuutokset siirtyvät todennäköisesti täysimääräisesti hintoihin, eli yrityksen tulot ja kustannukset vähenevät samassa suhteessa.

Esityksellä voi olla vähäisiä vaikutuksia myös muihin kuin katsastusalan yrityksiin, sillä esimerkiksi kuljetusyritykset käyttävät merkittävästi katsastuspalveluja. Mahdolliset vaikutukset katsastuspalvelujen hinnoissa ja saatavuudessa voivat vaikuttaa kuljetusyritysten kustannuksiin. Kuljetusyritykset käyttävät pääasiassa raskasta kalustoa, joten raskaan kaluston katsastuspalvelujen saatavuudella on merkitystä kuljetusyritysten kustannuksille. Valtaosa kuljetusyrityksistä ja raskaista ajoneuvoista sijoittuu kuitenkin suurimmille paikkakunnille, joiden katsastuspalvelujen saatavuuteen ei ole oletettavasti tulossa heikennyksiä. Vaikutuksia raskaan liikenteen asiakaskuntaan on arvioitu jo aiemmin, kun kevyiden ja raskaiden katsastusten eriyttämisestä päätettiin, ja tällöin arvioitiin, ettei vaikutukset tule olemaan merkittäviä ja

HE 86/2018 vp

myös positiivisia vaikutuksia tunnistettiin (ks. Ajoneuvohallintokeskuksen tutkimuksia ja selvityksiä 2/2008, s. 29–31). Muutoksen jälkeinen kehitys on osoittanut, ettei eriyttämisellä ollut merkittävää vaikutusta raskaan kaluston katsastuspalvelujen saatavuuteen.

4.1.3 Vaikutukset julkiseen talouteen

Esityksellä ei olisi merkittäviä suoria vaikutuksia julkiseen talouteen. Yrityskohtaiseen lupamenettelyyn siirtyminen ja toimipaikkojen ensihyväksyntätarkastuksista luopuminen vähentäisi viranomaistyön ja sitä kautta resurssien tarvetta Liikenteen turvallisuusvirastossa. Jälkikäteisen valvonnan määrä on kuitenkin jatkossa tarkoitus lisätä, joten viranomaistyön ja siihen käytettävien resurssien tarve ei kuitenkaan kokonaisuutena muuttuisi. Mahdollisuus hyödyntää yksityisiä palvelun tuottajia katsastettujen ajoneuvojen tarkastuksissa voisi säästää Liikenteen turvallisuusviraston tarkastustehtäviin käyttämiä resursseja.

Esityksellä ei arvioida olevan vaikutuksia kuntatalouteen tai muuhun julkiseen talouteen.

4.1.4 Vaikutukset kansantalouteen

Esityksellä ei olisi merkittäviä vaikutuksia kansantalouteen.

4.1.5 Yhteenveto taloudellisista vaikutuksista

Olennessimmat esityksen arvioiduista taloudellisista vaikutuksista on koottu oheiseen taulukkoon. Yhteenlaskettuna kotitalouksille koituvien positiivisten vaikutusten arvioidaan olevan 10–19 miljoonaa euroa vuodessa. Katsastusyrittysten tuottojen arvioidaan vähenevän 3–6 miljoonaa euroa vuodessa. Kokonaisuutena esitys toisi vuositason arvioituna 7–13 miljoonan euron positiivisen kokonaisvaikutuksen.

Esitetyt euromääräiset arviot sisältävät useita epävarmuustekijöitä, joten niitä on syytä pitää vain suuntaa antavina. Taulukon tarkoituksena on antaa käsitys arvioitujen vaikutusten suuruusluokasta. Vaikutusten kohdentuminen on pyritty esittämään tosiallisten vaikutusten mukaisesti. Esimerkiksi hallinnollisen taakan väheneminen ja tuotantokustannusten aleneminen näkyisi ensisijaisesti yritysten toiminnassa, mutta välillisesti vaikutus kohdistuisi alentuneiden hintojen kautta kotitalouksiin, eikä muutoksella voida arvioida joustamattoman kysynnän vuoksi olevan vaikutusta yritysten kannattavuuteen.

Arvio taloudellisista vaikutuksista

Syy vaikutusten taustalla	Vaikutusten suuruusluokka
<i>Vaikutus kotitalouksien asemaan</i>	
- Tuotantokustannusten alenemisen vaikutus katsastuspalvelujen hintoihin	+ 6 000 000 – 9 000 000 €
- Lisääntyneen kilpailun vaikutus katsastuspalvelujen hintoihin	+ 3 000 000 – 6 000 000 €
- Katsastuspalvelujen saatavuuden paraneminen	+ 1 000 000 – 4 000 000 €

HE 86/2018 vp

- **Yhteensä** + 10 000 000 – 19 000 000 €

Vaikutukset yrityksiin

- **Lisääntyneen kilpailun vaikutus katsastusyritysten voittoihin** – 3 000 000 – 6 000 000 €

Vaikutukset yhteensä + 7 000 000 – 13 000 000 €

Tuotantokustannusten alenemisen vaikutusta arvioitaessa on käytetty oletusta, että muutos alentaa katsastuspalvelujen hintoja keskimäärin 2–3 euroa per katsastus. Kilpailutilanteen kiristymisen on oletettu laskevan katsastuspalvelujen hintoja keskimäärin 1–2 euroa per katsastus. Oletukset perustuvat tilojen ja laitteiden osuuteen tuotantokustannuksista sekä arvioon toimialan katteista tämän hetken kilpailutilanteesta. Nämä vaikutukset koituisivat kotitalouksien hyödyksi, mutta olisivat vastaavasti pois katsastusyritysten tuloksesta. Näiden vaikutusten toteutuminen ja kohdistuminen riippuvat pitkälti siitä, millaiseksi kilpailutilanne katsastusmarkkinoilla muotoutuu.

Suurimmat epävarmuustekijät taulukossa esitetyistä vaikutuksista liittyvät katsastuspalvelujen saatavuuden paranemiseen ja siitä koituvien vaikutusten suuruusluokkaan. Oletettavasti lakiesityksen seurauksena katsastusasemien määrä lisääntyy, joka puolestaan voi lyhentää katsastusasemille kuljettua matkaa ja siellä vietettyä aikaa. Vaikutusten suuruusluokkaa on arvioitu olettaen, että katsastuspalveluihin kuljettu matka ja katsastustapahtumaan käytetty aika lyhenevät 2–5 prosenttia. Laskelmissa keskimääräisenä etäisyytenä katsastuspalveluihin koko maan tasolla on käytetty 19 kilometriä, joka perustuu *Saarnin, Pohjolan ja Koposen* tutkimukseen autokatsastusalan markkinoiden kehityksestä ja kilpailusta (CRE Tutkimus- ja koulutuskeskus 2012, ISBN 978-952-249-203-6). Tämäkin arvio perustuu arvioon suorasta etäisyydestä katsastuspaikalle, jolloin lukemat ovat todellista pienempiä. Toisaalta laskelmat on tehty oletuksella, että matka katsastusasemalle tehdään kotoa käsin ja sitä ei yhdistellä muihin matkoihin. Todellisuudessa katsastus voidaan suorittaa muun asiointin yhteydessä, jolloin matka on laskettua lyhyempi ja todellinen kustannus pienempi. Kilometrikustannuksena on käytetty verohallinnon määrittämää korvausta oman auton käytöstä työmatkoilla, joka vuonna 2018 on 0,42 €/km. Menetetyn vapaa-ajan arvottamisessa on käytetty Liikenneviraston määrittämää (Liikennevirasto 2015, ISBN 978-952-317-065-0) teliikenteen matka-aikasäästön arvoa asiointimatkoille ja muille vapaa-ajan matkoille, joka on 6,79 €/henkilö/tunti. Laskelmissa on oletettu, että vapaa-ajan menetys koskee vain yhtä henkilöä, matka taitetaan keskimäärin 50 km/h nopeudella ja itse katsastustapahtumaan kuluu aikaa keskimäärin 20 minuuttia.

4.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Yrityskohtaiseen lupamenettelyyn siirtyminen vähentäisi lupien ja lupahakemusten määrää, mikä vähentäisi viranomaistyön tarvetta Liikenteen turvallisuusvirastossa. Sama vaikutus olisi katsastustoimipaikkojen ensihyväksyntätarkastuksista luopumisella. Samanaikaisesti on kuitenkin tarkoitus siirtää katsastustoiminnan valvonnan painopistettä ennakkolisesta valvonnasta jälkikäteisvalvontaan, joten viranomaistyöntarve ei kuitenkaan kokonaisuutena juurikaan vähenisi. Muutos tarkoittaisi sitä, että Liikenteen turvallisuusviraston olisi kehitettävä katsastustoiminnan valvontakokonaisuutta nykyisestä toimintamallista. Tällä hetkellä noin puolet valvontaan käytettävissä olevista resursseista kuluu etukäteisvalvonnan suorittamiseen. Etukäteisvalvonnasta arvioidaan vapautuvan yksi henkilötyövuosi jälkikäteisvalvontaan lupaprosessin ja lupahallinnon keventyessä.

HE 86/2018 vp

Mahdollisuus hyödyntää yksityisiä palvelun tuottajia katsastettujen ajoneuvojen tarkastuksissa voisi säästää Liikenteen turvallisuusviraston henkilöresursseja, kun jatkossa tarkastukseen osallistuvien teknisten asiantuntijoiden ei tarvitsisi olla viraston palveluksessa. Vapautuneita resursseja voitaisiin hyödyntää suuremman ajoneuvomäärän uudelleentarkastuksiin tai muihin valvontatehtäviin.

Lupien ja lupaprosessien muutos edellyttää muutoksia myös Liikenteen turvallisuusviraston tietojärjestelmiin. Esityksellä ei olisi merkittäviä vaikutuksia viranomaisten keskinäisiin suhteisiin tai viranomaisisten henkilöstöön.

Esityksen myötä taksamittareiden valvonta siirtyisi Turvallisuus- ja kemikaalivirastolta Liikenteen turvallisuusvirastolle, millä olisi vaikutusta kyseisten viranomaisten työmäärään. Vaihdos ei kuitenkaan edellyttäisi muutoksia virastojen henkilöstömääriin.

4.3 Ympäristövaikutukset

Esityksellä arvioidaan olevan positiivisia ympäristövaikutuksia. Katsastustoiminnan tavoitteena on liikenneturvallisuuden lisääminen ja tieliikenteestä aiheutuvien ympäristöhaittojen vähentäminen. Katsastustoiminnan yhteiskunnallisten tavoitteiden toteutumisen kannalta toiminnan laadulla on keskeinen merkitys ja esityksen arvioidaan johtavan nykyistä parempaan laatuun. Katsastusmarkkinoilla luontaisesti vallitsevista kannusteista johtuen viranomaisvalvonnan rooli korostuu katsastustoiminnan laadun kehittämisessä. Toiminnan valvonnalla ja puutteiden johdosta annettavilla sanktioilla voidaan vähentää kannustimia säännösten noudattamatta jättämiseen ja heikkolaatuisten palvelujen tuottamiseen.

Esitetyt muutokset lisääisivät Liikenteen turvallisuusviraston mahdollisuuksia toteuttaa tehokasta katsastustoiminnan valvontaa ja kohdentaa valvontaresursseja nykyistä tehokkaammin. Ennakollisen valvonnan vaikuttavuus on ollut vähäistä ja esityksen myötä siitä vapautuisi resursseja vaikuttavammaksi arvioituun jälkikäteisvalvontaan. Yrityskohtaiseen lupaan siirtyminen mahdollistaisi sanktioiden kohdentamisen kaikkiin niihin tahoihin, joilla voi olla vaikutusta katsastustoiminnan laatuun. Nykytilassa tämä ei ole kaikilta osin mahdollista. Yritykseen kohdistuvilla sanktioilla voi olla toimipaikkakohtaisia sanktioita laajempi vaikutus, sillä ne voivat luoda aidon kannustimen huolehtia koko toiminnan laadusta, ei vain yksittäisen toimipaikan osalta.

4.4 Yhteiskunnalliset vaikutukset

Esityksellä arvioidaan olevan kansalaisten terveyttä ja turvallisuutta parantavia vaikutuksia katsastustoiminnan yleisen laadun kehittymisen myötä.

Esityksellä olisi jonkin verran vaikutusta palvelujen saatavuuden näkökulmasta. Esitys parantaisi yleisimpien katsastuspalvelujen saatavuutta, mutta joidenkin harvinaisimpien katsastuspalvelujen saatavuus voisi vähentyä etenkin harvaan asutuilla alueilla. Katsastuspalvelujen saatavuus on kuitenkin tällä hetkellä historiallisen hyvällä tasolla, ja vaikka joidenkin palvelujen saatavuus nykyisestä hiukan vähenisikin, olisivat ne edelleen sellaisella tasolla, ettei vaikutukset muodostuisi merkittäviksi alueiden kehityksen tai yksittäisten kansalaisten aseman näkökulmasta.

Katsastajien jatkokoulutukseen pääsyn vaatimusten keventäminen voisi lisätä ammattikorkeakoulun konetekniikan perus- ja ammattiopintojen sekä erikoisammattitutkinnon tai ammattitutkinnon suorittaneiden mahdollisuuksia työllistyä katsastusalalle.

Esityksellä ei arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia kansalaisyhteiskunnan toimintaan, yhdenvertaisuuteen, lapsiin ja sukupuolten tasa-arvoon tai tietoyhteiskuntaan.

4.5 Vaikutusten seuranta ja jälkikäteinen arviointi

Liikenteen turvallisuusviraston on toimilupalain 36 §:n mukaan seurattava katsastuspalvelujen alueellista tarjontaa, katsastuksesta perittävien maksujen kehitystä ja katsastustoiminnan harjoittamista muutoinkin. Virasto on annettava vuosittain liikenne- ja viestintäministeriölle selvityksen seurannan tuloksista. Myös tämän esityksen vaikutuksia seurattaisiin ja arvioitaisiin tiiviisti Liikenteen turvallisuusviraston tekemän yleisen seurantatehtävän kautta.

5 Asian valmistelu

Esityksen valmistelu aloitettiin arviomuistion laadinnalla ja kyseinen arviomuistio lähetettiin lausuntokierrokselle kesäkuussa 2017. Arviomuistiosta lausunnon antoivat A-Katsastus Group Oy, Autoalan Keskusliitto ry, Autokatsastajat AK ry, Finnish Hot Rod Association ry, K1 Katsastajat Oy, Liikenneturva, Liikennevakuutuskeskus, Liikenteen turvallisuusvirasto, Poliisihallitus, pääesikunta, sisäministeriö, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Suomen Motoristit ry, Suomen Taksiliitto, Turun ammattikorkeakoulu ja Yksityisten Katsastustoimipaikkojen Liitto ry. Esityksen valmistelua jatkettiin lausuntokierroksen palautteen pohjalta.

Arviomuistion ja siitä saatujen lausuntojen perusteella hallituksen esityksen valmistelua jatkettiin liikenne- ja viestintäministeriössä. Esitysluonnos lähetettiin lausuntokierrokselle helmikuussa 2018 ja lausuntokierros päättyi maaliskuun lopussa. Lausunnon esitysluonnoksesta antoivat A-Katsastus Group Oy, Autoalan Keskusliitto ry ja Autotuoajat ja -teollisuus ry, Autokatsastajat AK ry, K1 Katsastajat Oy, Kuluttajaliitto, Liikenteen turvallisuusvirasto, Linja-autoliitto ry, Moottoriajoneuvojen katsastusmiehet MKM ry, opetus- ja kulttuuriministeriö, Poliisihallitus, sisäministeriö, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Suomen Taksiliitto ry ja Yksityisten Katsastustoimipaikkojen Liitto ry.

Esitysluonnoksesta annetuissa lausunnoissa muutosesityksiin suhtauduttiin pääosin myönteisesti. Jonkin verran kuitenkin toivottiin joustavuutta katsastajien koulutuksen järjestämistä koskeviin säännöksiin ja esitettiin huoli Trafín valvontaresurssien riittävydestä. Valmistelussa ei kuitenkaan tunnistettu sellaisia säännöksiä, jotka rajoittaisivat katsastajien koulutuksen järjestämistä ja siinä käytettäviä menetelmiä tarpeettomasti. Liikenteen turvallisuusvirasto on arvioinut, että muutokset parantavat heidän mahdollisuuksiaan valvoa katsastustoimintaa.

Erityisesti Liikenteen turvallisuusviraston huomioiden perusteella esitystä täsmennettiin seuraavin osin: Liikenteen turvallisuusvirastolle lisätään oikeus kieltää katsastaminen yksittäisellä katsastusasemalla. Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirastolle annetaan mahdollisuus hyödyntää yksityisiä palveluntarjoajia teknisinä asiantuntijoina katsastettujen ajoneuvojen tarkastuksissa. Lisäksi lakiin esitetään siirtymäsäännöstä, jonka mukaan katsastusyriyten olisi haettava uuden lain mukaista lupaa vuoden 2019 loppuun mennessä.

Luonnos hallituksen esityksestä on ollut käsiteltävänä lainsäädännön arviointineuvostossa. Arviointineuvoston antaman lausunnon myötä esitystä on täydennetty katsastustoimialaa ja toimialan liiketoiminnan mittaluokkaa koskevalla kuvauksella. Esityksen kansainvälisiä käytäntöjä koskevaa osiota täydennettiin kuvauksella siitä, miten katsastustoiminta on järjestetty Ruotsissa, Iso-Britanniassa ja Alankomaissa. Esityksen taloudellisten vaikutusten arviointia täydennettiin yritysvaikutusten arvioinnin osalta ja vaikutusarvioiden taustaoletusten kuvausta täsmennettiin. Esitykseen lisättiin kuvausta viranomaistoiminnan resursseista ja niiden käytöstä sekä nykytilassa että esitetyn muutoksen jälkeen. Esityksiin lisättiin myös tietoa katsastajien koulutusmääristä.

Ajoneuvolain, mittauslaitelain ja markkinavalvontalain muutosta koskevat lakiehdotukset lisättiin esitykseen lausuntokierroksen ja lainsäädännön arviointineuvoston käsittelyn jälkeen. Kyseessä on teknisluontoinen muutos, jolla pyritään selkiyttämään säädöstekstiä siten, että si-

HE 86/2018 vp

tä tulkittaisiin lainsäätäjän tarkoittamalla tavalla. Tästä syystä erillistä lausuntokierrosta ei nähty tarpeelliseksi.

6 Riippuvuus muista esityksistä

Eduskunnassa käsitellään parhaillaan hallituksen esitystä eduskunnalle laiksi Liikenne- ja viestintäviraston perustamisesta, Liikennevirastosta annetun lain muuttamisesta ja eräksi niihin liittyviksi laeiksi (HE 61/2018 vp), jolla myös muutettaisiin ajoneuvojen katsastustoiminnasta annettua lakia. Kyseisessä esityksessä ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetusta laista muutettaisiin Liikenteen turvallisuusvirastoa koskevat maininnat Liikenne- ja viestintävirastoksi, muttei tehtäisi muita sisällöllisiä muutoksia. Kyseisessä esityksessä ei ole huomioitu tämän esityksen muutosesityksiä.

Tässä esityksessä muutettavien lainkohtien osalta viittaukset Liikenteen turvallisuusvirastoon on korvattu Liikenne- ja viestintävirastolla. Jos HE 61/2018 vp mukaiset lakiehdotukset hyväksytään tämän esityksen eduskuntakäsittelyn aikana, tulisi tämän esityksen lakiehdotusta muuttaa siten, että se koskee myös muutettua ajoneuvojen katsastustoiminnasta annettua lakia.

Hallituksen esitys eduskunnalle säteilylaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi (HE 28/2018 vp) on annettu eduskunnalle 28 päivänä maaliskuuta 2018. Esityksellä muutettaisiin eräiden tuotteiden markkinavalvonnasta annetun lain 4 §:ää, jota ehdotetaan muutettavaksi myös tässä esityksessä. Hallituksen esitys eduskunnalle maakuntauudistuksen täytäntöönpanoa sekä valtion lupa-, ohjaus- ja valvontatehtävien uudelleenorganisointia koskevaksi lainsäädännöksi (HE 14/2018 vp) on annettu eduskunnalle 8 päivänä maaliskuuta 2018. Esityksellä mittauslaitelain 34 §:ää, jota ehdotetaan muutettavaksi myös tässä esityksessä. Nämä tulee ottaa huomioon hallitusten esitysten eduskuntakäsittelyssä.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Lakiehdotusten perustelut

1.1 Laki ajoneuvojen katsastustoiminnasta

3 §. Määritelmät. Pykälässä on määritelty laissa käytettyjä keskeisiä käsitteitä. Pykälän 1 momentin 2 kohdassa on määritelty katsastustoiminnasta vastaava henkilö, joka nykyisen määritelmän mukaan varmistaa osaltaan katsastusten suorittamisen asianmukaisuuden katsastustoimipaikalla. Jatkossa katsastusluvan haltijan ei täytyisi nimetä katsastustoiminnasta vastaavaa henkilöä, joten määritelmä kumottaisiin tarpeettomana.

5 §. Ilman katsastuslupaa suoritettavat katsastuksen osat. Pykälän 2 ja 3 momenttien varoitus koskevaa sananmuotoa täsmennettäisiin siten, että se vastaisi lakiehdotuksen 43, 43a ja 43 b §:n muotoilua, jolloin kielto hyväksyä tarkastuspaikan tekemiä tarkastuksia ei edellyttäisi kirjallisen varoituksen antamista.

Pykälästä muutettaisiin myös Liikenteen turvallisuusvirastoa koskevat viittaukset viittauksiksi Liikenne- ja viestintävirastosta. Tämä muutos on tehty myös muutettaviksi esitettyihin pykälisiin, eikä sitä enää erikseen mainita muiden pykäläehdotusten perustelujen yhteydessä.

6 §. Katsastuslupa. Nykyisin katsastuslupa myönnetään katsastuslajikohtaisesti. Katsastusluvut on tähän asti jaettu kevyiden tai raskaiden ajoneuvojen katsastuksiin, ja lisäksi lupaa on voinut hakea joko pelkästään määräaikais- ja valvontakatsastuksiin tai kerralla kaikkiin katsastuslajeihin. Jatkossa katsastuslupia ei jaoteltaisi enää vastaavalla tavalla katsastuslajikohtaisesti, vaan katsastuslupa oikeuttaisi suorittamaan kaikkia katsastuslajeja, eli määräaikais-, valvonta-, rekisteröinti-, muutos- ja kytchentäkatsastuksia.

Muutos ei vaikuttaisi katsastajien ammattitaitovaatimuksiin tai katsastustoimipaikan tila- ja laitevaatimuksiin, vaan ne voisivat edelleen määräytyä katsastuslajikohtaisesti.

7 §. Katsastusluvan myöntämisen edellytykset. Jatkossa katsastuslupa ei olisi enää toimipaikkakohtainen, joten nykyisille katsastustoimipaikkaan liittyville lupaehdoille ei olisi enää jatkossa perusteita. Luvan myöntämisen edellytyksenä ei voitaisi enää nykyiseen tapaan pitää sitä, että hakija voi hakemuksessaan osoittaa katsastuksiin käytettävät toimitilat, laitteet ja varusteet tai toimipaikkakohtaisesti katsastustoiminnasta vastaavan henkilön ja palveluksessaan olevat katsastajat. Katsastusluvan haltija voisi jatkossa vapaasti laajentaa katsastustoimintaa uusille toimipaikoille luvan myöntämisen jälkeen, joten tällaisten tietojen kuvaaminen lupahakemuksessa ei olisi tarkoituksenmukaista. Katsastusluvan haltijalta ei voitaisi myöskään edellyttää lupaa hakiessa nykyiseen tapaan toiminnan laajuuteen sidottua vastuuvakuutusta, sillä toiminnan lopullinen laajuus ei olisi hakemushetkellä tiedossa. Lisäksi nykyisin edellytetään, että hakija pystyy vastaamaan asianmukaisesta tietosuojasta. Käytännössä tätä on arvioitu toimitilojen ja laitteiden tarkastuksen yhteydessä. Katsastusluvan haltijan olisi luonnollisesti jatkossakin huolehdittava tietosuojasta asianmukaisesti, mutta tähän liittyvää ennakkotarkastusta ei voida pitää tarkoituksenmukaisena, kun katsastuslupaa haettaessa toimitilat ja laitteet eivät olisi tiedossa.

Muilta osin katsastusluvan myöntämisen edellytykset säilyisivät lähes ennallaan ja näistä edellytyksistä säädettäisiin pykälän 1 momentissa. Momentin 1 kohdan mukaan katsastusluvan myöntämisen edellytyksenä olisi edelleen se, että hakijalla on oikeus harjoittaa elinkeinoa Suomessa. Momentin 2 kohdan mukaan luvan saamisen edellytyksenä on, ettei hakija ole konkurssissa ja jos hakija on luonnollinen henkilö, hänen olisi oltava täysi-ikäinen eikä hänen toimintakelpoisuuttaan saisi olla rajoitettu. Momentin 3 kohdan mukaan hakijalta edellytetään jatkossakin luotettavuutta, jota arvioitaisiin 9 §:ssä säädettyjen vaatimusten perusteella. Momentin 4 kohdan mukaan katsastustoiminta olisi järjestettävä siten, ettei muu ajoneuvoihin

HE 86/2018 vp

liittyvään toiminta vaikuta katsastuksen lopputulokseen. Momentin 6 kohdan mukaan hakijalla olisi myös oltava asianmukaiset yhteydet liikenneasioiden rekisteriin.

Hakijan olisi kyettävä takaamaan katsastustoiminnan korkea laatu ja siihen liittyen hakijalta on nykyisin edellytetty laadunhallintajärjestelmien vaatimuksia koskevan standardin SFS-EN ISO 9001:2008 tai tätä uudemman kyseisen standardin mukaan akkreditoitujen sertifiointielimen sertifiointia riittävän laajaa laadunhallintajärjestelmää. Pykälän 1 momentin 5 kohtaa muutettaisiin siten, että jatkossa myös standardin SFS-EN ISO/IEC 17020:2012 tai tätä uudemman kyseisen standardin vaatimukset täyttävä laatuorganisaatio hyväksyttäisiin.

Pykälän 2 momentti vastaisi voimassa olevan lain 7 §:n 4 momenttia. Sen mukaan katsastuslupahakemus voitaisiin evätä sellaisissa tapauksissa, joissa Liikenne- ja viestintäviraston tietoon tulee, että hakemukseen liittyvät järjestelyt on tehty katsastusluvan edellytyksistä annettujen säännösten kiertämiseksi. Tällä tarkoitettaisiin esimerkiksi tilannetta, jossa hakija esittää Liikenne- ja viestintävirastolle organisaatiostaan sellaisen selvityksen, joka ei tosiasiallisesti pidä paikkaansa, tai olisi ilmeistä, että toiminnasta tosiasiallisesti vastaisi muut henkilöt kuin hakemuksessa ilmoitetut.

8 §. *Lupa raskaiden ajoneuvojen katsastukseen poikkeuksellisin edellytyksin.* Pykälässä säädetään edellytyksistä, joiden puitteissa Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää poikkeusluvan raskaiden ajoneuvojen katsastukseen sellaisilla toimipaikoilla, joissa toimipaikan tilat tai laitteet eivät vastaa vaatimuksia, jotka on asetettu raskaiden ajoneuvojen katsastukselle. Jatkossa katsastuslupaa ei olisi enää kytketty katsastuslajeihin tai katsastustoimipaikkaan, jolloin katsastustoimipaikan tilat ja laitteet eivät olisi enää luvan myöntämisen edellytys, eikä nykyisen kaltaiselle poikkeuksellisin edellytyksin myönnettävälle katsastusluvalla olisi enää tarvetta. Kuitenkin myös jatkossa on tarve turvata vähemmän yleisten katsastuspalvelujen saatavuus koko maassa, mistä syystä nykyisen kaltainen väliaikainen poikkeuslupa raskaiden ajoneuvojen katsastukseen on syytä säilyttää.

Jatkossa pykälän 1 momentissa säädettäisiin siitä, että Liikenne- ja viestintävirasto voi sallia raskaiden ajoneuvojen katsastuksen sellaisilla katsastustoimipaikoilla, jonka toimipaikan tilat tai laitteet eivät vähäisiltä osin täytä niille raskaiden ajoneuvojen katsastusten osalta asetettuja vaatimuksia. Edellytyksenä poikkeusluvan myöntämiselle olisi alueen katsastuspalvelujen puutteellinen tarjonta. Poikkeuslupa voitaisiin myöntää vain katsastusluvan haltijalle.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin niistä seikoista, jotka Liikenne- ja viestintäviraston on huomioitava poikkeusluvan myöntämistä harkitessaan. Liikenne- ja viestintäviraston olisi tarjonnan puutteellisuutta arvioidessaan otettava huomioon ainakin katsastustoimipaikan etäisyys sellaisista katsastustoimipaikoista, joissa tehdään raskaiden ajoneuvojen katsastuksia, sekä seudun tyypilliset asiointimatkat ja katsastusvelvollisuuden alaisten raskaiden ajoneuvojen määrä. Momentti vastaisi asiallisesti nykyisin voimassa olevan pykälän 2 momenttia.

Myös pykälän 3 momentti vastaisi pitkälti nykytilaa, mutta jatkossa siinä ei käytettäisi enää ilmausta katsastuslupa, vaan se korvattaisiin termillä poikkeuslupa. Liikenne- ja viestintäviraston olisi peruutettava poikkeuslupa, jos puute katsastuspalvelujen saatavuudesta poistuu. Peruutetun poikkeusluvan mukainen toiminta olisi lopetettava vuoden kuluessa siitä, kun jokin toinen katsastustoimipaikka on alkanut tarjota raskaiden ajoneuvojen katsastuspalveluja. Poikkeusluvalla toiminut katsastusluvan haltija voisi jatkaa raskaiden ajoneuvojen katsastuksia, jos saattaa toimipaikan toimitilat ja laitteet vastaamaan säädettyjä vaatimuksia.

9 §. *Hakijan luotettavuuden arviointi.* Pykälän 3 momentin 2 kohdasta muutettaisiin katsastusluvan peruuttamiseen liittyvä pykäläviittaus vastaamaan lakiesityksen muutoksia. Katsastusluvan peruuttamisesta säädettäisiin jatkossa lain 43 a §:ssä.

12 §. *Katsastustoimipaikan toimitilat ja katsastuslaitteet.* Pykälä kumottaisiin, sillä katsastustoimipaikan toimitilat ja katsastuslaitteet eivät olisi enää katsastusluvan myöntämisen edellytys. Toimitiloja ja laitteita koskevista vaatimuksista säädettäisiin jatkossa lain 22 §:ssä.

13 §. *Katsastusluvan hakeminen.* Pykälässä säädetään katsastusluvan hakemisesta. Pykälän 1 momenttiin sisältyviä hakemukseen liitettäviä tietoja olisi syytä muuttaa, sillä kun katsastuslupa ei olisi jatkossa enää katsastuslaji- ja katsastustoimipaikkakohtainen, olisi moni nykyisin hakemukseen liitettävistä tiedoista tarpeeton. Jatkossa ei olisi enää tarvetta kuvata, mihin katsastuslajeihin lupaa haetaan tai millä paikalla toimintaa harjoitettaisiin. Myöskään tieto katsastustoiminnasta vastaavasta henkilöstä, toimitiloista, laitteista tai katsastajista ei olisi lupaa haettaessa tarpeellinen tieto. Vastuuvakuutuskaan ei olisi jatkossa luvan saamisen edellytys, eikä siihen liittyvää tietoa tarvitsisi liittää hakemukseen. Tietoa katsastustoiminnan aloittamisajan kohdastakaan ei jatkossa tarvittaisi, sillä vaatimus toiminnan aloittamisesta kuuden kuukauden kuluessa luvan myöntämisestä kumottaisiin. Muutoksen myötä myös voimassa olevan pykälän 2 momentti olisi tarpeeton, sillä katsastusluvan haltijan ei olisi enää tarpeen hakea useampia katsastuslupia.

Lupahakemus olisi jatkossakin tehtävä kirjallisesti ja lupahakemukseen olisi sisällytettävä pykälässä luetellut tiedot. Ehdotetun pykälän 1 kohdan mukaan yhtiömuodossa toimivalta hakijalta kaupparekisteriote tai muu vastaava selvitys sekä selvitys omistussuhteista. Kohta vastaisi voimassa olevan pykälän 1 momentin 1 kohtaa.

Ehdotetun pykälän 2 kohdan mukaan hakijan olisi liitettävä hakemukseen selvitys siitä, miten hakija varmistaa toimintansa riittävän korkean laadun sekä selvitys 7 §:n 1 momentin 5 kohdassa vaaditusta järjestelmästä. Kohta vastaisi voimassa olevan pykälän 1 momentin 4 kohtaa sillä teknisellä poikkeuksella, ettei kohdassa enää viitattaisi laadunhallintajärjestelmän sertifiointiin, vaan yleisemmin järjestelmästä, sillä kriteerin täyttää standardin SFS-EN ISO 9001:2008 tai tätä uudemman kyseisen standardin mukaan sertifioitun laadunhallintajärjestelmän lisäksi myös standardin SFS-EN ISO/IEC 17020:2012 tai tätä uudemman kyseisen standardin vaatimukset täyttävä laatujärjestelmä.

Ehdotetun pykälän 3 kohdan mukaan hakijan olisi liitettävä hakemukseen selvitys siitä, miten järjestää toimintansa siten, ettei hakijan harjoittama muu ajoneuvoihin liittyvä toiminta kuin katsastustoiminta vaikuta katsastuksen lopputulokseen. Kohta vastaisi voimassa olevan pykälän 1 momentin 4 a kohtaa.

Ehdotetun pykälän 4 kohdan mukaan hakemukseen on myös liitettävä selvitys siitä, miten hakijan on tarkoitus toteuttaa yhteydet liikenneasioiden rekisteriin. Kohta vastaisi voimassa olevan pykälän 1 momentin 6 kohtaa sillä erotuksella, ettei siinä enää edellytetä kuvaamaan tietosuojaista huolehtimista, sillä se ei olisi jatkossa luvansaannin edellytys.

Ehdotetun pykälän 5 kohdan mukaan hakemukseen olisi liitettävä selvitys siitä, miten hakija tai yhtiömuodossa toimivaan hakijaan määräävässä asemassa oleva täyttävät heille asetetut vaatimukset. Vastaava velvoite sisältyy voimassa olevan pykälän 1 momentin 7 kohtaan.

14 §. *Katsastusluvan myöntäminen.* Pykälässä säädetään siitä, milloin Liikenne- ja viestintäviraston on myönnettävä katsastuslupa hakijalle. Myös tätä pykälää olisi muutettava siltä osin kuin siihen nyt sisältyy katsastustoimipaikkaan sisältyvää arviointia. Kun katsastuslupa ei enää jatkossa olisi toimipaikkakohtainen, ei Liikenne- ja viestintävirasto enää tarkastaisi katsastustoimipaikan toimitiloja ja laitteita ennen luvan myöntämistä. Jatkossa Liikenne- ja viestintäviraston olisi myönnettävä lupa hakijalle, joka täyttää 7 ja 9 §:ssä säädetyt edellytykset ja esittää 13 §:ssä tarkoitetut selvitykset.

14 a §. *Katsastustoiminnan aloittamista koskeva ilmoitus.* Katsastuslupaa käsittelevän luvun loppuun lisättäisiin uusi pykälä, joka sisältäisi velvoitteen ilmoittaa katsastustoiminnan aloit-

tamisesta katsastustoimipaikalla. Jatkossa katsastuslupa ei olisi enää toimipaikkakohtainen, vaan katsastusluvun haltija voisi oman harkintansa mukaan aloittaa katsastustoiminnan uusilla toimipaikoilla. Siten pelkästään katsastuslupien perusteella ei synny kattavaa tietoa siitä, missä paikoissa katsastustoimintaa harjoitetaan ja millaisia katsastuspalveluja on tarjolla.

Jotta katsastustoiminnan harjoittamista koskeva olennainen tieto olisi jatkossakin etenkin katsastustoimintaa valvovan viranomaisten käytössä, veloitettaisiin katsastusluvun haltijoita ilmoittamaan Liikenne- ja viestintävirastolle katsastustoiminnan aloittamisesta katsastustoimipaikalla. Ilmoituksessa olisi kerrottava katsastustoiminnan alkamisajankohta, katsastustoimipaikan sijainti, katsastustoiminnassa käytettävät toimitilat ja laitteet, katsastustoimipaikalla tarjottavat katsastuspalvelut esimerkiksi ajoneuvoluokittain ja katsastuslajeittain sekä katsastustoimipaikan yhteyshenkilö. Tieto tarjottavista palveluista voitaisiin antaa myös esimerkiksi katsastettavien ajoneuvon mittojen perusteella. Tiedot ovat olennaisia etenkin katsastustoiminnan valvonnan kannalta. On olennaista, että ilmoituksessa kuvattaisiin, millaista katsastustoimintaa asemalla tullaan harjoittamaan, jotta valvovalla viranomaisella säilyy selkeä kuva tarjolla olevista katsastuspalveluista. Liikenne- ja viestintäviraston olisi myös helpompi tunnistaa mahdolliset laiminlyönnit ja väärinkäytökset, jos se esimerkiksi saa muuta kautta tietoonsa, ettei toiminta katsastustoimipaikalla vastaa ilmoitettua.

Momentin 4 kohdassa tarkoitetulla ilmoituksella tarjottavista katsastuspalveluista olisi myös muutoin oikeudellista merkitystä. Tehty ilmoitus sitoisi katsastusluvun haltijaa katsastuspalvelujen tarjonnan suhteen, sillä lakiehdotuksen 23 §:n mukaan katsastusluvun haltijan olisi tarjottava ilmoitetun mukaisia palveluja jokaiselle niitä haluavalle.

Pykälän 2 momentin mukaan ilmoitus olisi tehtävä viimeistään 14 vuorokautta ennen toiminnan aloittamista ja ilmoitus olisi tehtävä jokaisesta katsastustoimipaikasta, jolla katsastustoimintaa tullaan harjoittamaan. Etukäteisilmoitus antaa Liikenne- ja viestintävirastolle mahdollisuuden arvioida tulevan toiminnan säännösten- ja määräystenmukaisuutta ja tarvittaessa puuttua havaittuihin epäkohtiin jo ennen toiminnan aloittamista. Tällaisia tapauksia voisivat esimerkiksi olla sellaiset tilanteet, joissa havaitaan, etteivät ilmoitetut laitteet ja toimitilat ole sellaisia, joilla voisi suorittaa ilmoitettuja katsastuksia säännösten edellyttämällä tavalla. Katsastusluvun haltijan olisi myös viipymättä ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle pykälän 1 momentissa tarkoitetuissa tiedoissa tapahtuvista muutoksista. Velvoitteella varmistettaisiin se, että katsastustoimintaa valvovalla viranomaisella on jatkuvasti saatavilla ajantasainen tieto katsastusluvun haltijoiden harjoittamasta katsastustoiminnasta.

Pykälän 3 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä 1 momentissa tarkoitettujen tietojen ilmoittamisesta ja sisällöstä.

3 luvun otsikko. *Katsastajaa koskevat vaatimukset.* Luvun otsikko ehdotetaan muutettavaksi vastaamaan luvun sisältöä. Jatkossa katsastustoiminnasta vastaavan henkilön nimeämistä ei edellytetäisi ja katsastustoiminnasta vastaavaan henkilöön kohdistuvat vaatimukset kumottaisiin.

15 §. *Katsastajan luotettavuus.* Pykälän otsikkoa ja pykälän 1 momenttia muutettaisiin siten, ettei niissä enää viitattaisi katsastustoiminnasta vastaavaan henkilöön. Katsastustoiminnasta vastaavaa henkilöä ei tarvitsisi enää nimetä. Pykälän 3 momentin 3 kohdan viittaus muutettaisiin vastaamaan uutta pykälärakennetta siten, että nykyinen viittaus 43 §:n 3 momenttiin korvattaisiin viittauksella 43 a §:n 1 momentin 3 kohtaan.

16 §. *Katsastajan luotettavuudesta päättäminen.* Pykälästä poistettaisiin katsastustoiminnasta vastaavaa henkilöä koskevat maininnat.

17 §. *Katsastajan ammattitaitovaatimukset.* Pykälän 2 momentin sananmuotoa täsmennettäisiin siten, että jatkossa katsastajalta edellytetään alalle soveltuvan ajoneuvojen korjaamoko-

HE 86/2018 vp

kemuksen taikka vastaavaa kokemuksen sijasta korjaamokokemusta taikka vastaavaa kokemusta tai osaamista. Muutos olisi tarpeen, jotta huomioidaan ammattitutkinnon suorittamisen edellytyksenä oleva vaatimus kolmen vuoden kokemusta vastaavasta osaamisesta.

19 §. *Katsastajan jatkokoulutus.* Pykälän 2 momenttia muutettaisiin siten, että jatkossa pääsyyvaatimuksena katsastajalta edellytettävään määräaikaikatsastuskoulutuksen kevyiden ajoneuvojen koulutusjaksolle olisi kuuden kuukauden ajoneuvoalan korjaamokokemus taikka vastaavaa kokemus tai osaaminen. Siten ammattikorkeakoulun ajoneuvotekniikan perus- ja ammattiopintojen suorittaneiden kokemusvaatimus ei eroaisi enää muiden soveltuvien ammattikorkeakoulun konetekniikan perus- ja ammattiopintojen suorittaneiden tai erikoisammattitutkinnon ja ammattitutkinnon suorittaneiden kokemusvaatimuksesta. Lisäksi pykälän sananmuotoa täsmennettäisiin samalla tavalla kuin edellä 17 §:ssä.

21 §. *Katsastustoiminnasta vastaavan henkilön ammattitaitovaatimukset.* Pykälä kumottaisiin tarpeettomana. Jatkossa katsastustoiminnasta vastaavan henkilön nimeämistä ei edellytettäisi.

21 a §. *Ulkomailla hankitun ammattipätevyyden tunnustaminen.* Pykälästä poistettaisiin viittaus kumottavaksi esitettyyn 21 §:ään.

4 luvun otsikko. *Katsastustoimintaa koskevat yleiset vaatimukset.* Otsikko muutettaisiin vastaamaan luvun sisältöä.

22 §. *Katsastustoimipaikan toimintaa, toimitiloja ja katsastuslaitteita koskevat vaatimukset.* Voimassa olevassa 22 §:ssä säädetään katsastusluvan mukaisen toiminnan aloittamisesta. Pykälän mukaan katsastustoiminta on aloitettava kuuden kuukauden kuluessa katsastusluvan myöntämisestä. Pykälän nykyinen sisältö kumottaisiin tarpeettomana. Sen sijaan pykälässä säädettäisiin jatkossa katsastustoimipaikan toimitiloja ja katsastuslaitteita koskevista vaatimuksista. Katsastustoimipaikan tilat ja laitteet eivät olisi enää katsastusluvan myöntämisen edellytys, mutta niistä on silti tarpeen säätää jatkossakin. Katsastusluvan haltija olisi velvollinen noudattamaan tässä pykälässä säädettyjä vaatimuksia, vaikkei tiloja ja laitteita enää tarkastettaisikaan ennen toiminnan aloittamista.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin katsastustoimipaikan toiminnan organisointia koskevista vaatimuksista. Toiminta olisi järjestettävä siten, että katsastukset voidaan suorittaa asianmukaisesti ja että katsastusten riittävän korkeasta laadusta voidaan varmistua. Nykyisin voimassa olevan riittävän korkean laadun käsitettä ei ole tarkoitus muuttaa. Kun toimiluvissa siirrytään organisaatiokohtaisiin lupiin, pykälään otettaisiin säännökset, joilla tunnistetaan toimipaikan rooli riittävän laadun varmistamisessa. Liikenne- ja viestintäviraston tulisi katsastustoiminnan valvontaa suorittaessaan arvioida, millä tasolla mahdolliset havaitut puutteet ovat, ja kohdistaa valvontaa ja sanktioita tämän mukaisesti. Jos esimerkiksi yksittäisen toimipaikan katsastustoiminnan laatu poikkeaa merkittävästi muista saman organisaation toimipaikkojen toiminnan laadusta, voisi olla perusteltua kohdistaa mahdolliset seuraamukset organisaation sijaan katsastustoimipaikkaan.

Pykälän 2 momentin mukaan riittävinä toimitiloina pidettäisiin tiloja, joissa katsastukset voidaan suorittaa asianmukaisesti ja säästä riippumatta. Muotoilu vastaa voimassa olevan lain 12 §:n 1 momentin muotoilua. Lisäksi todettaisiin, että katsastukset voitaisiin suorittaa asianmukaisesti, jos katsastustoimipaikalla on katsastuksia varten tilat, laitteet ja varusteet, jotka soveltuvat toimipaikalla katsastettavien ajoneuvojen tarkastuksiin. Jatkossa katsastuslupaa ei myönnettäisi enää katsastuslajikohtaisesti, vaan katsastusluvan haltija voi vapaasti päättää, millaisia ajoneuvoja tiloissaan katsastaa. Katsastusluvan haltijan olisi huolehdittava, että katsastustoimipaikalla on sellaiset olosuhteet ja varusteet, joissa ilmoitettujen katsastuspalvelujen suorittaminen on mahdollista tehdä säännösten ja määräysten edellyttämällä tavalla.

HE 86/2018 vp

Pykälän 3 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto antaisi tarkemmat tekniset määräykset kuhunkin katsastuslajiin soveltuvista katsastuslaitteista, katsastusvarusteista ja katsastustoimipaikan tiloista.

23 §. Tasapuolisuus katsastustoiminnassa. Voimassa olevan pykälän 1 momentissa säädetään katsastusluvun haltijan velvollisuudesta tarjota katsastuslupansa mukaisia katsastuspalveluja jokaiselle halukkaalle. Katsastukset on suoritettava ajoneuvon merkistä, tyypistä, käyttöönottoajankohdasta ja muista vastaavista seikoista riippumatta. Velvollisuus vastaanottaa ja suorittaa katsastus ei kuitenkaan nykyisinkään koske kevyttä ajoneuvoa, jota tavanomaisesta poikkeavien mittojensa takia ei voida katsastaa katsastusluvun haltijan toimitiloissa.

Jatkossa katsastusluvassa ei määritettäisi erikseen niitä katsastuspalveluja, joita luvan nojalla saa tarjota, vaan lupa oikeuttaa kaikkien katsastuspalvelujen tarjoamiseen. Tästä syystä pykälän 1 momentista poistetaan velvollisuus tarjota luvan mukaisia katsastuspalveluja. Jatkossa katsastusluvun haltija voisi vapaasti päättää tarjottavista katsastuspalveluista jopa ajoneuvon merkin perusteella. Katsastusluvun haltijalla olisi kuitenkin jatkossakin velvollisuus vastaanottaa ja suorittaa katsastuksia joita se on 14 a §:ssä mainitussa ilmoituksessa kertonut tarjoavansa ja ilmoitettuja palveluja olisi tarjottava jokaiselle niitä haluavalle. On ehdottoman tärkeää, että katsastusluvun haltija toimii julkista hallintotehtävää hoitaessaan tasapuolisesti ja kohtelee kaikkia yhdenvertaisesti. Ketään ei saa syrjiä esimerkiksi iän, alkuperän, kansalaisuuden, kielen, uskonnon, vakaumuksen, mielipiteen, poliittisen toiminnan, ammattiyhdistystoiminnan, perhesuhteiden, terveydentilan, vammaisuuden, seksuaalisen suuntautumisen tai muun henkilöön liittyvän syyn perusteella. Myöskään ajoneuvon ominaisuuksiin tai tekniseen kuntoon liittyvät syyt eivät saa olla syynä katsastuksen vastaanottamisesta tai suorittamisesta kieltäytymiseen.

26 §. Palvelutietojen ja katsastushintojen ilmoittaminen katsastuspalvelurekisteriin. Pykälä kumottaisiin tarpeettomana. Jatkossa vastaavaa tietoa kertyisi 14 a §:n nojalla annettavan ilmoituksen perusteella.

27 §. Katsastusasiakirjojen säilyttäminen ja luovuttaminen. Pykälässä säädetään katsastusasiakirjojen säilyttämisestä ja luovuttamisesta. Voimassa olevassa pykälässä velvollisuus säilyttää ja luovuttaa asiakirjat kohdistuu katsastustoimipaikkaan. Kun katsastuslupa ei olisi enää toimipaikkakohtainen, olisi tämä velvoite tarkoituksenmukaista kohdistaa jatkossa katsastusluvun haltijaan.

28 §. Katsastustoiminnan päätyminen. Pykälän mukaan katsastuksen suorittamiseen välittömästi liittyvät asiakirjat ja lomakkeet on toimitettava Liikenne- ja viestintävirastolle sen pyynnöstä katsastustoimipaikan toiminnan keskeytyessä tai päättyessä. Jatkossa velvollisuus toimittaa asiakirjat pyynnöstä koskisi vain niitä tilanteita, jossa katsastusluvun haltijan toiminta keskeytyy tai päättyy. Toiminnan keskeytyminen tai päätyminen yksittäisellä katsastustoimipaikalla ei vielä muodostaisi tällaista velvoitetta.

29 §. Jatkokoulutuksen antaja. Pykälän 1 momentista poistettaisiin katsastustoiminnasta vastaava henkilöä koskeva maininta.

38 §. Tietojen antaminen valvontaviranomaiselle. Pykälän 3 momentissa säädetään henkilöstön vaihdoksista tapahtuvista vaihdoksista ilmoittamisesta. Momenttia muutettaisiin siten, että jatkossa katsastusluvun ja jatkokoulutusluvun haltijoiden olisi ilmoitettava toiminnasta vastaavien henkilöiden tai 9 §:ssä tarkoitettujen henkilöiden vaihdoksista Liikenne- ja viestintävirastolle. Sananmuotoa muutettaisiin, sillä katsastustoiminnasta vastaava henkilö ei enää jatkossa tarvitsisi ilmoittaa. Siten vaihdoksista ilmoittaminenkaan ei olisi enää tarpeellista.

41 §. Katsastetun ajoneuvon tarkastus. Voimassa olevan pykälän mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi katsastustoimipaikkojen valvontaa hoitaessaan suorittaa juuri katsastetulle ajo-

HE 86/2018 vp

neuvolle katsastusta vastaavan tarkastuksen tai osan siitä. Tarkastuksen suorittamiseksi Liikenne- ja viestintäviraston virkamies saa pysäyttää ajoneuvon ennen sen poistumista katsastustoimipaikalta. Nyt pykälän 1 momenttia täydennettäisiin siten, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi tarkastusta suorittaessaan hyödyntää teknisenä asiantuntijana yksityistä palvelun tuottajaa.

Liikenne- ja viestintävirasto voi nykyisinkin tehdä lain 40 §:n nojalla sopimuksen yksityisen palveluntuottajan kanssa toimipaikkojen tarkastamisesta. Jatkossa Liikenne- ja viestintävirasto voisi hyödyntää samoja sopimuskumppaneita myös katsastettujen ajoneuvojen tarkastuksissa. Yksityisiin palvelun tuottajiin kohdistuvista vaatimuksista säädetään lain 40 §:n 2 momentissa.

42 a §. *Testiauton käyttö katsastustoiminnan valvonnassa.* Testiautolla tarkoitetaan autoa, johon on tehty tarkoituksella tietyt viat ja jota käytetään useilla katsastustoimipaikoilla katsastuksessa. Liikenteen turvallisuusvirasto on käyttänyt testiautoja katsastustoiminnan valvonnan apuvälineenä ja se on havaittu tehokkaaksi valvontakeinoksi. Testiautotoiminnasta ei ole tällä hetkellä varsinaisia säännöksiä, mutta se mainitaan toimilupalain säätämiseen johtaneessa hallituksen esityksessä (HE 17/2013 vp). Oikeustilan selkiyttämiseksi testiautotoiminnasta säädettäisiin uusi pykälä. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston oikeudesta käyttää testiautoa katsastustoiminnan valvonnassa.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston oikeudesta muuttaa ajoneuvon rekisteritietoja. Testiauton tehokas käyttö katsastuksen valvonnassa edellyttää, etteivät katsastajat tiedä katsastavansa testiautoa. Tämän vuoksi testiautolle merkitään liikenneasioiden rekisteriin vääriä omistaja- ja osoitetietoja. Myös ajoneuvon rekisteritunnus ja -kilvet vaihdetaan useasti yhden testiautokierroksen aikana ja jokaisen suoritettua katsastuksen jälkeen rekisteristä poistetaan kyseistä katsastusta koskevat tiedot. Testiautokierroksen jälkeen rekisteritiedot palautetaan sellaisiksi kuin ne olivat ennen kierroksen aloittamista.

43 §. *Katsastusluvan haltijalle annettava varoitus.* Toimilupalain 43 §:ssä säädetään tällä hetkellä katsastusluvan peruuttamisesta sekä katsastusluvan haltijalle annettavasta huomautuksesta tai varoituksesta. Pykälän selkiyttämiseksi sitä esitetään muutettavaksi siten, että jatkossa siinä säädettäisiin vain katsastusluvan haltijalle annettavasta varoituksesta ja katsastusluvan peruuttamisesta säädettäisiin uudessa 43 a §:ssä. Huomautusta ei enää jatkossa annettaisi.

Pykälän 1 momentin mukaan Liikenne- ja viestintäviraston olisi annettava katsastusluvan haltijalle varoitus, jos katsastusluvan haltija ei enää täytä katsastusluvan myöntämisen edellytyksiä. Ennen varoituksen antamista Liikenne- ja viestintävirasto voisi kuitenkin antaa katsastusluvan haltijalle kohtuullisen määräajan luvan myöntämisen edellytyksissä olevan puutteen korjaamiseen. Määräaika voitaisiin antaa esimerkiksi silloin, kun katsastusluvan haltija omaloitteisesti ilmoittaa Liikenne- ja viestintävirastolle puutteesta ja toimenpiteistään sen korjaamiseksi. Tällaisia puutteita olisivat esimerkiksi vastuuhenkilön puuttuminen sekä katsastuslaitteissa olevat puutteet. Jos esimerkiksi katsastuslaitteistoa koskeva puute olisi kuitenkin olennainen ja estäisi ajoneuvojen asianmukaisen katsastuksen, Liikenne- ja viestintävirasto voisi ryhtyä 45 §:ssä tarkoitettuihin väliaikaisiin toimenpiteisiin tai määrätä 46 §:ssä tarkoitettua käyttökiellon.

Pykälän 2 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa katsastusluvan haltijalle varoituksen, jos sillä on perusteltua syytä epäillä, ettei katsastusluvan haltija pysty varmistamaan katsastustoiminnan riittävän korkeaa laatua tai on jättänyt noudattamatta katsastustoimintaa koskevia muita säännöksiä tai määräyksiä taikka katsastusluvan ehtoja. Liikenne- ja viestintävirasto käyttää määräaikaikatsastusten valvonnassa tilastollisia laadunvalvontamittareita, joissa analysoidaan ja hyödynnetään katsastustoimipaikkojen liikenneasioiden rekisteriin tallettamien katsastuspäätösten tietoja eri ikäisten ajoneuvojen hylkäysprosentista sekä katsastuksessa havaittujen hylkäys- ja korjauskehotusvikojen määristä. Tilastollisten laadunval-

vontamittareiden avulla Liikenne- ja viestintävirasto tunnistaa katsastusorganisaatioita ja -toimipaikkoja, joiden toiminnan laadun valvomiseksi ja ohjaamiseksi on kohdistettava tarkempia valvontatoimenpiteitä, kuten lain katsastustoimipaikan tarkastuksia tai ajoneuvojen tarkastuksia katsastuksen jälkeen. Varoitus voitaisiin antaa, jos tilastolliset laadunvalvontamittarit antavat selkeän perusteen epäillä, että katsastusorganisaation katsastustoiminnan laadussa on puutteita ja tarkemmat valvontatoimenpiteet vahvistavat tämän epäilyn. Viitteen katsastusluvan haltijan riittämättömästä laadunvarmistuksesta voisi antaa esimerkiksi toistuvat samankaltaiset havainnot toiminnan puutteista useilla saman organisaation katsastustoimipaikoilla. Tilastollisten laadunvalvontamittareiden tuloksista ja ongelmien toistuvuudesta riippumatta varoitus voitaisiin kuitenkin antaa aina, jos katsastusluvan haltijan katsastustoimipaikan todetaan hyväksyneen määräaika-, rekisteröinti- tai muutokatsastuksessa ajoneuvon, jonka liikenneturvallisuudessa tai säännösten- ja määräystenmukaisuudessa on ollut vakava tai olennainen vika tai puute.

Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa katsastusluvan haltijalle varoituksen myös silloin, jos se havaitsee katsastusluvan haltijan jättäneen noudattamatta katsastustoimintaa koskevia muita säännöksiä tai määräyksiä taikka katsastusluvan ehtoja. Katsastustoimipaikka ei noudata katsastustoimintaa koskevia säännöksiä esimerkiksi silloin, jos se toistuvasti jättää tekemättä jonkin katsastuksen yhteydessä suoritettavaksi määrätyn tehtävän tai syyllistyy muuhun vakavaan laiminlyöntiin tai virheeseen. Tällaisia tilanteita voisivat olla ainakin katsastuksen yhteydessä tapahtuvan ajoneuvojen verotuksen laiminlyönti, ajoneuvon ajokielttoon määräämättä jättäminen, katsastuspäätöksen tekeminen ajoneuvoa tarkastamatta sekä esteellisyys- tai tasapuolisuussäännösten noudattamatta jättäminen.

43 a §. *Katsastusluvan peruuttaminen määräajaksi tai kokonaan.* Katsastusluvan peruuttamisesta säädettäisiin uusi pykälä. Katsastusluvan peruuttamista koskevat säännökset ovat sisällyneet voimassa olevan lain 43 §:ään.

Lakiehdotuksen 43 a §:n 1 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi peruuttaa katsastusluvan, jos katsastusluvan haltija annetusta varoituksesta huolimatta ei enää täytä katsastusluvan myöntämisen edellytyksiä, ei pysty varmistamaan katsastustoiminnan riittävän korkeaa laatua tai ei noudata katsastustoimintaa koskevia muita säännöksiä tai määräyksiä taikka katsastusluvan ehtoja. Lupa voitaisiin myös peruuttaa, jos on ilmeistä, että katsastustoimipaikan toiminnassa havaittuja epäkohtia ei ole korjattu siihen annetun määräajan puitteissa.

Katsastusluvan peruutus olisi lähtökohtaisesti määräaikainen. Pykälän 2 momentin mukaan katsastusluvan peruutus olisi voimassa siihen saakka, kunnes luvan saamisen edellytykset täyttyvät. Laatu- ja muuttamattomuuspuutteista taikka säännösten, määräysten tai katsastusluvan ehtojen noudattamatta jättämisestä johtuva katsastusluvan peruutus määrättäisiin olemaan voimassa toiminnassa esiintyneiden puutteiden, rikkomusten tai laiminlyöntien vakavuuteen suhteutetun määräajan.

Pykälän 3 momentin mukaan katsastuslupa voitaisiin kuitenkin peruuttaa kokonaan, jos todetut puutteet, rikkomukset tai laiminlyönnit ovat vakavia tai olennaisia ja tämän takia lievempää seuraamusta ei voitaisi pitää riittävänä. Tällöin otettaisiin huomioon ainakin puutteiden, rikkomusten tai laiminlyöntien toistuvuus ja määrä sekä mahdollinen tahallisuus.

43 b §. *Katsastusten suorittamiskiello katsastustoimipaikalle.* Lakiin lisättäisiin uusi katsastustoiminnan kieltämistä koskeva pykälä, joka koskisi yksittäisen katsastustoimipaikan toimintaa. Uuden pykälän mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi katsastusluvan peruuttamisen sijasta kieltää katsastusten suorittamisen katsastusluvan haltijan katsastustoimipaikalla, jos katsastustoimipaikalla on katsastusluvan haltijalle annetusta huomautuksesta tai varoituksesta huolimatta hyväksytty tai hylätty ajoneuvoja, joiden kaikkia ilmeisiä vikoja tai puutteita ei ole huomioitu tai jätetty noudattamatta katsastustoimintaa koskevia muita säännöksiä tai määräyksiä. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto voisi kieltää katsastusten suorittamisen katsastus-

HE 86/2018 vp

toimipaikalla, jos olisi ilmeistä, ettei katsastustoimipaikalla pystytä varmistamaan katsastustoiminnan riittävän korkeaa laatua.

Pykälä olisi tarpeellinen, jotta valvova viranomainen voisi tarvittaessa puuttua epäkohtiin siinä laajuudessa, kun se valvontahavaintojen perusteella katsoo tarpeelliseksi. Yksittäiseen katsastustoimipaikkaan kohdistuva suorittamiskielto voisi tulla tarpeeseen tilanteessa, jossa katsastusluvan haltijalla on useita toimipaikkoja. On mahdollista, että katsastustoiminnan valvonnan yhteydessä havaitaan sellaisia puutteita katsastustoimipaikan toiminnassa, joiden ei voida katsoa olevan seurausta katsastusluvan haltijasta johtuvista syistä. Tällöin on tarkoituksenmukaista, että toiminta estetään vain sellaisilla asemilla, joiden toiminnassa on havaittu ongelmia. Katsastusluvan peruuttaminen johtaisi toiminnan keskeytymiseen kaikilla luvanhaltijan toimipaikoilla, vaikka toiminta joillain asemilla olisikin laadukasta ja säännösten mukaista.

Lakiehdotuksen mukaan sanktioinnin ensimmäisenä vaiheena olisi kuitenkin pääsääntöisesti katsastusluvan haltijalle annettava huomautus tai varoitus, jos sen jonkin katsastustoimipaikan toiminnassa on todettu vakavia puutteita. Huomautuksen tai varoituksen myötä katsastusluvan haltijan olisi ryhdyttävä korjaaviin toimenpiteisiin toimipaikalla todettujen puutteiden poistamiseksi. Jos tästä huolimatta kyseisen katsastustoimipaikan toiminnassa todetaan edelleen vakavia puutteita, voitaisiin katsastusten suorittaminen kyseisellä toimipaikalla kieltää. Lisäksi olisi mahdollista peruuttaa katsastusluvan haltijan toimilupa lakiehdotuksen 43 a §:n mukaisesti, jos Liikenne- ja viestintävirasto arvioi, että ongelmat johtuvat koko yrityksen toiminnasta. Toimipaikalle annettavaa katsastusten suorittamiskieltoa voitaisiin käyttää katsastusluvan määräaikaisen peruuttamisen sijasta, jos katsastusluvan peruuttamista voitaisiin pitää kohtuuttomana ottaen huomioon katsastusluvan haltijan huomautuksen tai varoituksen jälkeen suorittamat korjaavat toimenpiteet ja katsastustoiminnan laatu kokonaisuudessaan.

44 §. *Katsastusten suorittamiskielto ja varoitus katsastajalle.* Pykälässä säädettäisiin katsastajalle annettavasta varoituksesta ja katsastusten suorittamiskiellosta. Se vastaisi asiallisesti pitkälti voimassa olevaa 44 §:ää, mutta sitä selkeytettäisiin rakenteellisesti ja huomautus seuraamusmuotona poistuisi. Lisäksi terminologiaa yhtenäistettäisiin vastaamaan ajoneuvolain 53 a §:n vikojen ja puutteellisuuden luokittelua.

Jatkossa pykälän 1 momentissa säädettäisiin niistä asioista, joiden perusteella Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa katsastajalle varoituksen. Nykyisestä poiketen varoitus voitaisiin antaa jo siinä tilanteessa, että katsastaja on hyväksynyt liikenteessä käytettäväksi yhden ajoneuvon, jossa on ollut vaarallinen vika tai puutteellisuus. Muita varoituksen antamisperusteita olisivat se, että katsastaja on hyväksynyt tai hylännyt useita ajoneuvoja, joiden kaikkia ilmeisiä vikoja tai puutteita ei ole huomioitu, sekä se, että katsastaja on jättänyt noudattamatta katsastustoimintaa koskevia muita säännöksiä tai määräyksiä.

Pykälän 2 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi enintään kuuden kuukauden määräajaksi kieltää katsastajaa suorittamasta katsastuksia, jos hän annetusta varoituksesta huolimatta menettelee edellä kuvatulla tavalla säännösten tai määräysten vastaisesti.

45 §. *Väliaikaiset toimenpiteet katsastustoiminnan puutteiden johdosta.* Pykälän 1 momentista muutettaisiin viittaus 43 §:ään koskemaan pykälää 43 a.

48 §. *Henkilörekisteritiedot.* Pykälästä poistettaisiin katsastustoiminnasta vastaavaa henkilöä koskeva maininta.

50 §. *Uhkasakko.* Pykälää muutettaisiin siten, että Liikenne- ja viestintäviraston mahdollisuutta asettaa annetun käskyn tai kiellon tehosteeksi uhkasakko laajennettaisiin koskemaan kaikkia toimilupalain tai sen nojalla annettujen säännösten tai määräysten nojalla annettuja käskyjä tai kieltoja. Liikenne- ja viestintävirasto voisi esimerkiksi asettaa tehosteeksi uhkasakon, jos se on kieltänyt katsastajaa suorittamasta katsastuksia tai käyttämästä jotain toimitilaa tai laitetta.

Uhkasakko voitaisiin asettaa myös esimerkiksi siinä tilanteessa, että katsastusluvan haltija on laiminlyönyt 14 a §:n mukaisen velvollisuuden ilmoittaa katsastustoiminnan aloittamisesta tai samaisen pykälän mukaisen velvollisuuden ilmoittaa katsastustoimintaa koskevista tiedoista tapahtuvista muutoksista.

Uhkasakosta ja sen asettamisesta säädetään tarkemmin uhkasakkolaissa (1113/1990).

52 §. *Virkavastuu.* Pykälästä poistettaisiin katsastustoiminnasta vastaavaa henkilöä koskeva maininta. Lisäksi pykälän 1 momenttia täydennettäisiin siten, että jatkossa myös katsastettujen ajoneuvojen tarkastuksia suorittavaan yksityiseen palvelun tarjoajaan sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä.

1.2 Ajoneuvolaki

25 §. *Ajoneuvojen rakenne, hallintalaitteet ja varusteet.* Pykälän sanamuotoa tarkennettaisiin, jotta lainsäätäjän tarkoitus kävisi selkeämmin ilmi. Säännöksen sanamuoto on osoittautunut käytännön täytäntöönpano-toimia valmisteltaessa paikoin vaikeaselkoiseksi. Ehdotettava muotoilu sisältäisi mittaustehtävän määritelmän mittauslaitedirektiivin (2014/32/EU) mukaisesti. Säännös vastaisi lainsäätäjän alkuperäistä tahtotilaa teknologianeutraalisuudesta ja uusien digitaalisten sovellusten mahdollistamisesta sekä kuluttajien aseman suojaamisesta.

Säännöksen sanamuodosta ilmenisi selkeämmin, milloin ajoneuvossa on oltava käytössä mittauslaitedirektiivin mukainen taksamittari. Lain sanamuotoa selvennettäisiin viittaamalla hinnan määrittämiseen. Kuten vahvistetussa laissa todetaan, taksamittarin käyttäminen olisi pääsääntö, jos matkan hinta perustuu matkan tai ajan mittaamiseen. Taksamittarisääntely perustuu mittauslaitedirektiivin ja sen tarkoituksena on suojata kuluttajaa tilanteissa, joissa hinta ei ole etukäteen selvillä.

Vahvistettu laki mahdollistaa jo muun laitteen tai järjestelmän käyttämiseen taksamittarin sijaan. Epäselvää on kuitenkin ollut, milloin muuta laitetta tai järjestelmää voidaan käyttää ottaen huomioon edellä mainittu mittauslaitedirektiivi. Tämä todettaisiin ehdotettavassa säännöksessä selkeämmin. Taksamittaria ei tarvitsisi käyttää matkan ja ajan perusteella määrittyvän hinnan laskemiseen, jos matka tilataan ja maksetaan teknisen käyttöyhteyden avulla. Tällöin matkan tai ajan mittaamiseen perustuvassa hinnan laskennassa voi käyttää myös muuta laitetta tai järjestelmää. Maksaminen voisi tapahtua joko ennen matkan alkua tai vasta matkan päätyttyä, kun lopullinen kuljettu reitti ja matkaan käytetty aika ovat selvillä. Edellytyksenä kuitenkin olisi vahvistetun lain tapaan, että muulla laitteella tai järjestelmällä saavutetaan riittävä mittaustiedon luotettavuus sekä tiedon suojauksen taso. Liikenteen turvallisuusvirasto on toimivaltainen viranomainen määrittämään tarvittaessa tarkemmin riittävän luotettavuuden ja suojauksen tason. Vertailukohtana voi käyttää esimerkiksi soveltuvin osin mittauslaitedirektiivin vaatimuksia, kuten matkan ja ajan mittaamiseen sovellettavia suurimpien sallittujen virheiden raja-arvoja. Liikenteen turvallisuusvirastolla on myös yleinen toimivalta valvoa taksitoiminnan lainmukaisuutta.

Muun laitteen tai järjestelmän käyttäminen olisi siten rajattu tilanteisiin, joissa matka tilataan ja maksetaan teknisen käyttöyhteyden, kuten mobiilisovelluksen avulla. Niin sanotussa katu-taksiliikenteessä, eli kadulta tai taksiasemilta otettavissa kuljetuksissa, olisi käytettävä yksinomaan taksamittaria. Taksimatkan tilaaminen etukäteen esimerkiksi mobiilisovelluksen kautta antaa asiakkaalle mahdollisuuden vertailla paremmin hintoja sekä ajoreittejä ja muita hinnan määräytymisen perusteita.

On huomattava, että liikennepalvelulain III osan 1 luvun 3 §:ssä säädetty velvollisuus ilmoittaa asiakkaalle matkan kokonaishinta tai hinnan määräytymisen perusteet ennen taksimatkan alkua, soveltuu kaikissa tilaustavoissa. Matkan hinnan laskemiseen käytettävällä tekniikallaan ei ole tähän vaikututusta.

HE 86/2018 vp

Vaatus käyttää taksamittaria taikka muuta laitetta tai järjestelmää ei koske tilanteita, jossa matkan hinnasta on sovittu etukäteen ennen matkan alkamista kiinteä hinta tai enimmäishinta. Ehdotettavalla säännösmuutoksella ei ole tarkoitus muuttaa tätä.

1.3 Mittauslaitelaki

34 §. *Valvontaviranomaiset.* Pykälän 1 momenttia muutettaisiin siten, että jatkossa Liikenteen turvallisuusvirasto vastaisi taksamittareiden osalta myös mittauslaitelain noudattamisen valvonnasta.

1.4 Laki eräiden tuotteiden markkinavalvonnasta

4 §. *Valvontaviranomaiset.* Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi 3 momentti, jonka mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto olisi tässä laissa tarkoitettu markkinavalvontaviranomainen mitauslaitelain soveltamisalaan kuuluvien taksamittareiden osalta.

2 Tarkemmat säännökset ja määräykset

Lakiesitys loisi tarpeen muuttaa Liikenteen turvallisuusviraston maksullisista suoritteista annettua liikenne- ja viestintäministeriön asetusta (937/2017). Asetuksella säädetään katsastuslupiin liittyvistä maksuista, joita olisi tarpeen tarkastella lupasääntelyn muuttuessa.

Myös katsastustoimipaikkojen tila- ja laitevaatimuksia olisi muutettava vastaamaan uudistettavaa lupasääntelyä. Tila- ja laitevaatimuksista säädetään Liikenteen turvallisuusviraston määräyksellä.

Liikenne- ja viestintävirastolle annettaisiin lakiehdotuksen 14 a §:n 3 momentissa valtuus antaa tarkempia määräyksiä katsastustoimipaikkaa koskevan ilmoituksen toimittamisesta ja sisällöstä. Lisäksi lakiehdotuksen 22 §:n 3 momentti sisältää Liikenne- ja viestintävirastolle annettavan määräyksenantovaltuuden, jonka nojalla Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat tekniset määräykset kuhunkin katsastuslajiin soveltuvista katsastuslaitteista, katsastusvarusteista ja katsastustoimipaikan tiloista. Määräyksenantovaltuus vastaa asiallisesti voimassa olevan toimilupalain 12 §:n määräyksenantovaltuutta.

3 Voimaantulo

Laki ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain muuttamisesta ehdotetaan tulevaksi voimaan 1 päivänä marraskuuta 2019. Muutokset edellyttävät tietojärjestelmämuutoksia Liikenteen turvallisuusvirastossa ja myöhemmin Liikenne- ja viestintävirastossa, joiden tekemiseen olisi varattava riittävä aika.

Lain voimaan tullessa voimassa oleva katsastuslupa olisi voimassa 31 päivään joulukuuta 2019. Tällaisen luvan nojalla katsastustoimintaa harjoitettaisiin lain voimaan tullessa voimassa olleiden säännösten mukaisesti. Katsastustoimintaa harjoittavan yrityksen olisi haettava tämän lakiesityksen mukaista lupaa ennen siirtymäajan päättymistä, jotta toimintaa voitaisiin jatkaa. Uuden luvan myöntämisen jälkeen toiminnassa noudatettaisiin tämän lakiesityksen mukaisia säännöksiä.

Laki ajoneuvolain muuttamisesta, laki mittauslaitelain muuttamisesta ja laki eräiden tuotteiden markkinavalvonnasta annetun lain muuttamisesta ehdotetaan tulevaksi voimaan heti kun ne ovat hyväksytyt ja vahvistettu.

4 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys

4.1 Julkisen hallintotehtävän antaminen muulle kuin viranomaiselle

HE 86/2018 vp

Ajoneuvojen katsastustoiminta säilyisi edelleen yksityisten katsastustoimipaikkojen tehtävänä. Lisäksi lakiehdotuksen mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi jatkossa hyödyntää yksityistä palvelun tuottajaa teknisenä asiantuntijana, kun se suorittaa katsastettujen ajoneuvojen tarkastuksia.

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 voidaan kuitenkin antaa vain viranomaiselle. Yksityisen hoitaessa julkista hallintotehtävää noudatetaan hallinnon yleislakeja. Rikosoikeudellinen virkavastuu koskee myös sitä, joka käyttää julkista valtaa, vaikkei tämä olisikaan palvelussuhteessa julkisyhteisöön.

Tarkoituksenmukaisuusvaatimus on oikeudellinen edellytys, jonka täyttyminen jää tapauskohtaisesti arvioitavaksi. Tällöin on otettava huomioon muun muassa hallintotehtävän luonne (PeVL 5/2014 vp, s. 3/I ja Keravuori-Rusanen 2008, s. 321). Tarkoituksenmukaisuusarvioinnissa tulee kiinnittää huomiota hallinnon tehokkuuden lisäksi erityisesti yksityisten henkilöiden ja yhteisöjen tarpeisiin (HE 1/1998 vp, s. 179/II). Esimerkiksi erityisosaamista vaativa, suppea-alainen tehtävä voi olla järkevää siirtää yksityisten hoidettavaksi, sillä tällöin voidaan säästää hallinnon resursseja ja samalla taata asiakkaalle asiantunteva käsittely.

Tarkoituksenmukaisuusvaatimus voi palveluiden tuottamiseen liittyvien tehtävien kohdalla täytyä helpommin kuin esimerkiksi yksilön keskeisiä oikeuksia koskevaa päätöksentekovaltaa siirrettäessä (PeVL 8/2014 vp, s. 3–4). Perustuslakivaliokunnan tulkintakäytännössä vaatimuksen on katsottu täyttyvän muun muassa sellaisissa tapauksissa, joissa tehtävän hoitaminen vaatii syvällistä erikoistumista tai ammatillisista ja teknisistä erityispiirteistä johtuvaa asiantuntijuutta (PeVL 37/2010 vp, s. 5/I ja PeVL 40/2002 vp, s. 3/I). Tarkoituksenmukaisuusvaatimuksen on katsottu täyttyvän myös palvelujen saatavuuden ja toiminnan tehokkuuden varmistamiseen (PeVL 6/2013 vp, s. 2/II ja PeVL 5/2014 vp, s. 5) sekä hallinnollisten resurssien rajallisuuteen liittyvillä perusteilla (PeVL 23/2013 vp, s. 3 ja PeVL 29/2013 vp, s. 2/I).

Perustuslain 124 §:n mukaan julkisen hallintotehtävän antaminen muulle kuin viranomaiselle ei saa vaarantaa perusoikeuksia, oikeusturvaa eikä muita hyvän hallinnon vaatimuksia. Perustuslakivaliokunnan tulkintakäytännössä on katsottu, että oikeusturvan ja hyvän hallinnon vaatimusten toteutumisen varmistaminen edellyttää, että asian käsittelyssä noudatetaan hallinnon yleislakeja ja että asioita käsittelevät toimivat virkavastuulla (PeVL 11/2006 vp, s. 3/I).

Säännöksellä on haluttu korostaa julkisia hallintotehtäviä hoitavien henkilöiden koulutuksen ja asiantuntemuksen merkitystä. Tosiasiallisen hallintotoiminnan osalta perusoikeuksien toteutumisesta on katsottu voitavan huolehtia sääntelyn yleisen asianmukaisuuden sekä julkisia hallintotehtäviä hoitavien henkilöiden sopivuuden ja pätevyyden avulla (PeVL 24/2001 vp, s. 4/II). Henkilöiden sopivuuden ja pätevyyden määrittelyssä ei ole olemassa yhtenäistä käytäntöä, vaan edellytyksiä arvioidaan tapauskohtaisesti. Julkista hallintotehtävää hoitavilta edellytetään kuitenkin usein toimilupaa tai tiettyä koulutusta, millä on ollut merkitystä, kun julkisen tehtävän yksityiselle antamisen edellytyksiä on arvioitu (PeVL 5/2014 vp, s. 3–4 ja PeVL 41/2016 vp, s. 3).

Säännöksen voidaan katsoa edellyttävän myös sitä, että hallintotehtävää hoitavien valvonta on asianmukaisesti järjestetty. Osakeyhtiömuotoiseen toimintaan ei lähtökohtaisesti ole mahdollista kohdistaa samantasoista hallinnollista ohjausta ja yhtä tehokasta valvontaa kuin viranomaistoimintaan. Perustuslakivaliokunta on usein lausunnoissaan kiinnittänyt huomiota viranomaisvalvonnan tärkeyteen perusoikeuksien, oikeusturvan sekä muiden hyvän hallinnon vaatimusten takaamisessa (ks. esim. PeVL 48/2016 vp, s. 7 ja PeVL 62/2014 vp, s. 3/I). Valiokunta on myös kiinnittänyt tältä osin huomiota sääntelyn täsmällisyyteen (PeVL 8/2014 vp, s. 4–5, PeVL 40/2002 vp, s. 4).

HE 86/2018 vp

Katsastustoimintaan kuuluvissa hyväksymis-, hylkäämis- ja kieltopäätöksissä on katsottu olevan kyse perustuslain 124 §:ssä tarkoitettusta julkisesta hallintotehtävästä, mutta tehtävien ei ole katsottu sisältävän merkittävää julkisen vallan käyttöä, joten se on voitu antaa yksityisten hoidettavaksi (PeVL 22/2013 vp, s. 2). Tehtävän antoa muulle kuin viranomaiselle voidaan perustella erityisesti sillä, että tehtävä edellyttää laajaa alueorganisaatiota. Tehtävän antoa yksityiselle voidaan perustella myös sillä, että erityisosaamista vaativan tehtävän antaminen yksityiselle varmistaa asiantuntevan käsittelyn.

Jottei katsastuksiin liittyvien päätösten siirtäminen viranomaiskoneiston ulkopuolelle vaarana perusoikeuksia, oikeusturvaa tai muita hyvän hallinnon vaatimuksia, on toimilupalaissa useita näitä turvaavia säännöksiä. Lain 53 §:ssä säädetään oikaisusta ja muutoksenhausta ja 52 §:ssä säädetään rikosoikeudellista virkavastuuta katsastukseen liittyvissä tehtävissä. Lisäksi katsastusyrietykset noudattavat julkista hallintotehtävää hoitaessaan hallinnon yleislakeja. Myös toimilupalain 49 §:n salassapitovelvollisuuden voidaan katsoa turvaavan näitä oikeuksia.

Keskeisenä seikkana oikeusturvan ja hyvän hallinnon vaatimusten kannalta voidaan pitää katsastustoiminnan luvanvaraisuutta. Valvonnan ja viranomaiskontrollin näkökulmasta lupavaatimusta ja luvan peruuttamismahdollisuutta voidaan pitää tarpeellisena ja tarkoituksenmukaisena. Myös toimilupalain 7 §:n säännökset katsastusluvan myöntämisen edellytyksistä sekä 9 §:n säännökset hakijan luotettavuuden arvioinnista ovat merkityksellisiä oikeusturvan ja hyvän hallinnon vaatimusten kannalta. Vaikka näitä pykäläiä tällä lakiesityksellä muutettaisiinkin, voidaan niiden katsoa edelleen turvaavan riittävällä tavalla tasapuolisuutta ja puolueettomuutta katsastustoiminnassa.

Toimilupalain 23 §:ssä säädetään tasapuolisesta kohtelusta katsastustoiminnassa. Tätä pykälää muutettaisiin luvanmukaisten katsastuspalvelujen tarjoamisvelvoitteen osalta siten, ettei velvoite koskisi enää jatkossa kaikkia katsastuspalveluja. Pykälän mukaan katsastuksissa olisi kuitenkin jatkossakin kohdeltava kaikkia palveluja haluavia ehdottoman tasapuolisesti. Käytännössä katsastustoimipaikan ei tarvitsisi jatkossa esimerkiksi tarjota kaiken merkkisten ajoneuvojen katsastuksia, mutta katsastajat eivät voisi tehdä tätä harkintaa asiakaskohtaisesti, vaan ennalta ilmoitettuja palveluja olisi tarjottava jokaiselle.

Keskeisenä tekijänä voidaan pitää myös lain 6 luvun säännöksiä katsastustoiminnan valvontaan liittyen. Tällä esityksellä valvontakeinoja laajennettaisiin entisestään, millä osaltaan edistettäisiin puolueettomuuden ja tasapuolisuuden toteutumista katsastustoiminnassa.

Ehdotetun 41 §:n 1 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi sopia yksityisten palvelun tuottajien kanssa niiden osallistumisesta katsastettujen ajoneuvojen tarkastuksiin. Katsastetun ajoneuvon tarkastuksesta vastaisi edelleen viimekädessä Liikenne- ja viestintävirasto, ja yksityisten palvelun tuottajien tehtävänä olisi toimia tarkastuksessa vain teknisenä asiantuntijana. Palvelun tuottajilla olisi kuitenkin oikeus päästä katsastettavaan ajoneuvoon sille ja tarvittaessa kuljettaa sitä.

Perustuslakivaliokunta on aiemmin pitänyt tarkoituksenmukaisena sitä, että yksityiset palvelun tuottajat voivat osallistua teknisiin tienvarsitarkastuksiin, sillä näin voidaan turvata tehtävän edellyttämä tekninen asiantuntemus (PeVL 40/2002 vp, 3–4). Yksityisten palvelun tuottajien osallistuminen katsastettujen ajoneuvojen tarkastuksiin olisi vastaavalla tavalla perusteltua teknisen asiantuntemuksen turvaamiseksi. Lisäksi esityksen myötä Liikenne- ja viestintäviraston henkilöstöresursseja säästyisi muihin tehtäviin, kun teknisen asiantuntijan ei täytyisi enää olla viraston palveluksessa.

Hyvän hallinnon turvaamiseksi tarkastuksia suorittavien sopimuskumppaneiden ja tarkastajien olisi oltava ammattitaitoisia tarkastustehtäviin. Sopimuskumppaneiden ammattitaitovaatimuksesta säädetään lain 40 §:n 2 momentissa. Lisäksi lain 52 §:ää täydennettäisiin siten, että jat-

HE 86/2018 vp

kossa myös katsastettujen ajoneuvojen tarkastuksia suorittavaan yksityiseen palvelun tarjoajaan sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä.

Edellä esitetyin perustein voidaan katsoa, etteivät esitetyt säännökset muodostuisi ongelmalliseksi perustuslain 124 §:n näkökulmasta.

4.2 Elinkeinovapaus

Perustuslain 18 §:n mukaan jokaisella on lain mukaan oikeus hankkia toimeentulonsa valitsemallaan työllä, ammatilla tai elinkeinolla. Elinkeinotoiminnan luvanvaraisuutta arvioidaan tyypillisesti elinkeinovapauden rajoittamisen näkökulmasta. Perustuslakivaliokunta on tulkin-takäytännössään katsonut, ettei viranomaiselle lähtökohtaisesti kuuluvien hallintotehtävien hoitaminen kuulu perustuslain 18 §:n 1 momentissa turvatun elinkeinovapauden piiriin (esim. PeVL 23/2013 vp, s. 3/II ja PeVL 20/2006 vp, s. 3/I). Siten katsastustoiminnan luvanvaraisuuden hyväksyttävyyttä tai ratkaisun oikeasuhtaisuutta ei olisi välttämätöntä arvioida.

Luvanvaraisuudelle olisi joka tapauksessa löydettävissä sellaiset painavat yhteiskunnalliset syyt, jonka perusteella elinkeinovapautta voidaan rajoittaa. Tällaisena voidaan nähdä esimerkiksi perustuslain 7 §:n 1 momentin mukainen oikeus turvallisuuteen. Perustuslakivaliokunta on pitänyt turvallisuusperustetta hyväksyttävänä syynä rajoittaa elinkeinovapautta lupavaati-muksella muun muassa tiellä tapahtuvan ammattimaisten henkilökuljetusten (PeVL 31/2006 vp, s. 2/II) ja rautatieliikenteen harjoittamisen (PeVL 66/2002 vp, s.2) osalta. Turvallisuuspe-rustetta voidaan pitää legitimiinä perusteena rajoittaa elinkeinovapautta, jos voidaan osoittaa, että luvanvaraisuuden avulla parannetaan yksilöiden turvallisuutta. Katsastustoiminnalla pyri-tään edistämään yleistä liikenneturvallisuutta ja tavoitteen toteutumisen kannalta on ensisijai-sen tärkeää, että katsastustoiminnassa noudatetaan annettuja määräyksiä ja että toiminta on ehdottoman puolueetonta. Valvonnan ja tiukan viranomaiskontrollin säilyttämiseksi lupavaa-timus ja mahdollisuus tarvittaessa peruuttaa lupa näyttäytyy tarpeellisena ja tarkoituksenmu-kaisena.

Edellä esitetyin perustein voidaan katsoa, etteivät esitetyt säännökset muodostuisi ongelmalliseksi perustuslain 18 §:n näkökulmasta.

4.3 Omaisuudensuoja

Perustuslain 15 §:n mukaan jokaisen omaisuus on turvattu. Omaisuudensuoja pitää sisällään omistajalle lähtökohtaisesti kuuluvan vallan hallita, käyttää ja hyödyntää omaisuuttaan sekä määrätä siitä (PeVL 41/2006 vp, s. 2 ja PeVL 49/2005 vp). Omistusoikeuteen kuuluvien oikeuksien vähentäminen tai rajoittaminen tarkoittaa puuttumista omaisuuden suojaan myös silloin kun omaisuus itsessään säilyisikin omistajan hallussa (ks. HE 309/1993 vp, s. 62).

Mahdollisuutta keskeyttää katsastustoiminta, jossa on havaittu puutteellisuuksia, voidaan pe-rustella liikenneturvallisuuteen kytkeytyvällä yhteiskunnallisella merkityksellä. Toiminnan yhteiskunnallisen merkityksen vuoksi toiminta on voitava keskeyttää nopeasti ja jopa ilman riidatonta näyttöä.

Perustuslakivaliokunta on käytännössään pitänyt viranomaisorganisaatioon kuulumattoman yksityisen toimijan oikeuksia ja velvollisuuksia koskevan sääntelyn oikeasuhtaisuuden kan-nalta välttämättömänä, että luvan tai hyväksynnän peruuttamismahdollisuus sidotaan vakaviin tai olennaisiin rikkomuksiin tai laiminlyön-teihin sekä siihen, etteivät yksityiselle toimijalle annetut huomautukset ja varoitukset ole johtaneet toiminnassa esiintyneiden puutteiden kor-jaamiseen (PeVL 23/2013 vp, s. 3–4 ja PeVL 20/2006 vp, s. 3/I). Lakiehdotuksen 43 a §:n mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi peruuttaa katsastusluvan, jos katsastusluvan haltija annetusta huomautuksesta tai varoituksesta huolimatta ei korjaa havaittuja puutteita. Pykälän 3

HE 86/2018 vp

momentin mukaan lupa voitaisiin peruuttaa kokonaan vain siinä tilanteessa, että laiminlyönnit ovat olleet vakavia tai olennaisia, eikä lievempää seuraamusta voitaisi pitää riittävänä.

Perustuslakivaliokunta on lausuntokäytännössään kiinnittänyt huomiota myös siihen, että lakimuutokset voivat vaikuttaa tehtyjen investointien kannattavuuteen ja sitä kautta omaisuuden arvoon. Perustuslakivaliokunta on arvioinut myös aiemmin toteutettua katsastusvelvoitteen keventämistä tästä näkökulmasta. Tuolloin valiokunta pohti muutosta siitä näkökulmasta, että katsastusyritys on voinut voimassa olevan lainsäädännön perusteella investoida sellaisiin tiloihin ja laitteisiin, joihin ei enää lainsäädännön muutoksen jälkeen ole välttämätöntä investoida ja joiden käyttö voi jäädä vähäiseksi. Valiokunta kuitenkin katsoi, ettei elinkeinonharjoittaja voi odottaa lainsäädännön pysyvän muuttumattomana (PeVL 22/2013 vp, s. 4/II). Perustuslakivaliokunta on aiemmin katsonut, etteivät etenkin vahvasti säännellyillä markkinoilla toimivat yritykset voi odottaa lainsäädännön pysyvän kaikissa olosuhteissa muuttumattomana (PeVL 31/2006 vp, s. 4/II ja PeVL 56/2005 vp, s. 2/II). Puhtaasti sääntelyyn perustuvassa katsastustoiminnassa sääntelymuutosten voidaan katsoa olevan olennainen osa yritystoimintaan liittyvää liiketoimintariskiä, eikä esitys siten olisi ongelmallinen omaisuuden suojan näkökulmasta.

Edellä esitetyn perusteiden esitys ei muodostuisi ongelmalliseksi perustuslain 15 §:ssä turvatun omaisuudensuojan näkökulmasta.

4.4 Norminantovaltuudet

Perustuslain 80 §:n mukaan kansalaisten oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista sekä asioista, jotka perustuslain mukaan muutoin kuuluvat lain alaan, on säädettävä lailla. Perustuslakia koskevan hallituksen esityksen perusteluissa (HE 1/1998 vp) todetaan, että kaikki yksilön oikeusasemaan vaikuttavat keskeiset säännökset tulisi antaa lailla. Asetuksen antaja voitaisiin kuitenkin lailla valtuuttaa antamaan tarkempia säännöksiä yksilön oikeuksiin ja velvollisuuksiin liittyvistä vähäisistä yksityiskohdista. Perustuslain esitöiden (HE 1/1998 vp) ja perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännön (esim. PeVL 17/2010 vp, s. 2 ja PeVL 34/2009 vp, s. 2/I) mukaan valtuuttavien säännösten on oltava riittävän täsmällisiä ja tarkkarajaisia.

Perustuslain 80 §:n 2 momentin mukaan myös 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 valtuutuksen tulee olla soveltamisalaltaan täsmällisesti rajattu. Perustuslain esitöiden mukaan sääntelyn kohteeseen liittyvä erityinen syy olisi käsillä lähinnä silloin, kun kysymyksessä on teknistä ja vähäisiä yksityiskohtia koskeva sääntely, johon ei liity merkittävää harkintavallan käyttöä. Perustuslakiuudistuksen yhteydessä mainittiin esimerkkinä viranomaisen norminantovallasta tekninen ja vähäisiä yksityiskohtia koskeva sääntely, johon ei liity merkittävää harkintavallan käyttöä (HE 1/1998 vp, s. 133/II; myös PeVL 16/2002 vp ja PeVL 19/2002 vp).

Liikenne- ja viestintävirastolle annettaisiin lakiehdotuksen 14 a §:n 3 momentissa valtuus antaa tarkempia määräyksiä katsastustoimipaikkaa koskevan ilmoituksen toimittamisesta ja sisällöstä. Ehdotettu määräyksenantovaltuus koskisi ja vähän harkintavaltaa sisältäviä yksityiskohtia, sillä ilmoitettavat asiat on kuvattu yleisellä tasolla jo pykälän 1 momentissa. Liikenne- ja viestintävirasto voisi kuitenkin edellyttää tiettyä toimitustapaa ja tarkentaa toimitettavien tietojen sisältöä, jotta tietojen hallinnointi voitaisiin hoitaa vähällä vaivalla ja jotta eri katsastusluvan haltijoiden toimittamat tiedot olisivat keskenään yhteismitallisia.

Lisäksi lakiehdotuksen 22 §:n 3 momentti sisältää Liikenne- ja viestintävirastolle annettavan määräyksenantovaltuuden, jonka nojalla Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat tekniset määräykset kuhunkin katsastuslajiin soveltuvista katsastuslaitteista, katsastusvarusteista ja katsastustoimipaikan tiloista. Määräyksenantovaltuus vastaa asiallisesti voimassa olevan toi-

HE 86/2018 vp

milupalain 12 §:n määräyksenantovaltuutta, joka on aikanaan säädetty perustuslakivaliokunnan myötävaikutuksella (ks. PeVL 22/2013 vp). Myös tämä määräyksenantovaltuus koskisi sellaisia teknisiä yksityiskohtia, joiden määrittäminen soveltuisi luontevasti Liikenne- ja viestintäviraston tehtäviin.

Edellä kerrotuin perustein esityksessä ehdotettavat valtuudet ovat soveltamisalaltaan täsmällisiä ja tarkkarajaisia, eikä niiden katsota olevan ristiriidassa perustuslain 80 §:n kanssa.

4.5 Johtopäätökset

Edellä kerrotuilla perusteilla esitetään, että lakiehdotukset voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä.

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

Laki

ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

kumotaan ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain (957/2013) 3 §:n 1 momentin 2 kohta, sekä 12, 21 ja 26 §,

muutetaan 5–8 §, 9 §:n 3 momentin 2 kohta, 13 ja 14 §, 3 luvun otsikko, 15 §:n otsikko, 1 momentti ja 3 momentin 3 kohta, 16 §, 17 §:n 2 momentti, 19 §:n 2 momentti, 21 a §, 4 luvun otsikko, 22 §, 23 §:n 1 momentti, 27 ja 28 §, 29 §:n 1 momentti, 38 §:n 3 momentti, 41 §:n 1 momentti, 43–45, 48, 50 ja 52 §,

sellaisina kuin niistä ovat 7 ja 13 § osaksi laeissa 474/2017 ja 303/2018, 14 § osaksi laissa 474/2017, 21 a § laissa 1387/2015, 45 § osaksi laissa 303/2018 ja 48 § laissa 303/2018, sekä *lisätään* lakiin uusi 14 a, 42 a, 43 a ja 43 b § seuraavasti:

2 luku

Katsastuslupa

5 §

Ilman katsastuslupaa suoritettavat katsastuksen osat

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

Liikenne- ja viestintävirasto valvoo tarkastuspaikkoja ja voi antaa niille huomautuksen tai 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.

Liikenne- ja viestintävirasto voi päättää, ettei tarkastuspaikan tarkastuksia hyväksytä, jos varoituksesta huolimatta 2 momentissa tarkoitettuja puutteita tai laiminlyöntejä edelleen esiintyy.

Tarkastuspaikoille asetettavista vaatimuksista ja toiminnan valvonnasta annetaan tarkempia säännöksiä valtioneuvoston asetuksella. Valtioneuvoston asetuksella säädetään myös tehtävien suorittamisesta annettavista todistuksista ja niiden kelpoisuudesta. Rikosoikeudellisesta virkavastuusta säädetään 52 §:ssä.

6 §

Katsastuslupa

Katsastuslupa myönnetään hakemuksesta, ja se oikeuttaa kevyiden ja raskaiden ajoneuvojen määräaikaais-, valvonta-, rekisteröinti-, muutos- ja kytkenäkatsastuksiin.

7 §

Katsastusluvan myöntämisen edellytykset

Katsastusluvan myöntämisen edellytyksenä on, että:

- 1) hakijalla on oikeus harjoittaa elinkeinoa Suomessa;
- 2) hakija ei ole konkurssissa ja, jos hakija on luonnollinen henkilö, hän on täysi-ikäinen eikä hänen toimintakelpoisuuttaan ole rajoitettu;
- 3) hakija on luotettava;
- 4) hakijan toiminta on järjestetty siten, ettei hakijan harjoittama muu ajoneuvoihin liittyvä toiminta kuin katsastustoiminta vaikuta katsastuksen lopputulokseen;
- 5) hakija pystyy varmistamaan toiminnan riittävän korkean laadun, ja hakijalla on laadunhallintajärjestelmien vaatimuksia koskevan standardin SFS-EN ISO 9001:2008 tai tätä uudemman kyseisen standardin vaatimukset täyttävä, akkreditoitun sertifiointielimen sertifioima riittävän laaja laadunhallintajärjestelmä, jossa on otettu huomioon katsastustoiminnalle säädettyt ja määrätty vaatimukset taikka standardin SFS-EN ISO/IEC 17020:2012 tai tätä uudemman kyseisen standardin vaatimukset täyttävä akkreditoitu laatujärjestelmä;
- 6) hakijalla on asianmukaiset yhteydet liikenneasioiden rekisteriin.

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

8 §

Lupa raskaiden ajoneuvojen katsastukseen poikkeuksellisin edellytyksin

Jos seudun raskaiden ajoneuvojen katsastuspalvelujen tarjonta on puutteellista, Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää poikkeusluvan raskaiden ajoneuvojen katsastuksiin katsastusluvan haltijalle, jonka toimipaikan tilat tai laitteet eivät vähäisiltä osin täytä raskaiden ajoneuvojen katsastuksiin kohdistuvia tässä laissa taikka sen nojalla säädettyjä tai määrättyjä vaatimuksia.

Katsastuspalvelujen tarjonnan puutteellisuutta arvioidessaan Liikenne- ja viestintävirasto non otettava huomioon ainakin alueen raskaiden ajoneuvojen katsastuspalvelujen saatavuus, seudun tyypilliset asiointimatkat ja katsastusvelvollisuuden alaisten raskaiden ajoneuvojen määrä.

Liikenne- ja viestintäviraston on peruutettava tässä pykälässä tarkoitettu poikkeuslupa, jos 1 momentissa tarkoitettu katsastuspalvelujen puutteellisuutta koskeva edellytys ei enää täyty. Peruutetun luvan mukainen toiminta on lopetettava viimeistään vuoden kuluttua siitä, kun puute palvelujen tarjonnassa on poistunut.

9 §

Hakijan luotettavuuden arviointi

Hakijaa tai 1 momentissa tarkoitettua muuta henkilöä ei myöskään pidetä luotettavana:

- 2) enintään viiden vuoden ajan aiemman toiminnan perusteella, jos hakija tai henkilö on toiminnallaan aiheuttanut muusta kuin tässä pykälässä tarkoitettusta syystä katsastusluvan peruuttamisen 43 a §:n nojalla; taikka
-

13 §

Katsastusluvan hakeminen

HE 86/2018 vp

Katsastuslupaa haetaan kirjallisesti Liikenne- ja viestintävirastolta. Hakemukseen on liitettävä:

- 1) yhtiömuodossa toimivalta hakijalta kaupparekisteriote tai muu vastaava selvitys sekä selvitys yhtiön omistussuhteista;
- 2) selvitys siitä, miten hakija varmistaa toimintansa riittävän korkean laadun, ja selvitys 7 §:n 1 momentin 5 kohdassa tarkoitettua järjestelmästä;
- 3) selvitys siitä, miten hakija järjestää toimintansa siten, ettei hakijan harjoittama muu ajoneuvoihin liittyvä toiminta kuin katsastustoiminta vaikuta katsastuksen lopputulokseen;
- 4) selvitys siitä, miten hakijan on tarkoitus toteuttaa yhteydet liikenneasioiden rekisteriin;
- 5) selvitys siitä, miten hakija sekä yhtiömuodossa toimivan hakijaan määräävässä asemassa oleva täyttää hakemuksen mukaisen toiminnan vaatimukset.

14 §

Katsastusluvan myöntäminen

Liikenne- ja viestintäviraston tulee myöntää katsastuslupa hakijalle, joka täyttää 7 §:ssä säädetyt edellytykset.

14 a §

Katsastustoiminnan aloittamista koskeva ilmoitus

Ennen katsastustoiminnan aloittamista katsastustoimipaikalla, katsastusluvan haltijan on tehtävä Liikenne- ja viestintävirastolle ilmoitus, joka sisältää seuraavat tiedot:

- 1) toiminnan alkamisajankohta;
- 2) katsastustoimipaikan sijainti;
- 3) katsastustoiminnassa käytettävät toimitilat ja laitteet;
- 4) katsastustoimipaikalla tarjottavat katsastuspalvelut;
- 5) katsastustoimipaikan yhteyshenkilö.

Ilmoitus on tehtävä viimeistään 14 vuorokautta ennen toiminnan aloittamista. Jos katsastusluvan haltija harjoittaa katsastustoimintaa usealla katsastustoimipaikalla, ilmoitus on tehtävä jokaisesta toimipaikasta. Katsastusluvan haltija on velvollinen viipymättä ilmoittamaan Liikenne- ja viestintävirastolle 1 momentissa mainituissa tiedoissa tapahtuvista muutoksista.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 1 momentissa tarkoitettua ilmoituksen toimittamisesta ja sisällöstä.

3 luku

Katsastajaa koskevat vaatimukset

15 §

Katsastajan luotettavuus

Katsastajan on oltava luotettava.

—Edellä 1 momentissa tarkoitettua henkilöä ei myöskään pidetä luotettavana:

- 3) enintään viiden vuoden ajan, jos hän on toiminnallaan aiheuttanut muusta kuin tässä pykälässä tarkoitettua syytä katsastusluvan peruuttamisen 43 a §:n 1 momentin 3 kohdan nojalla; taikka

HE 86/2018 vp

16 §

Katsastajan luotettavuudesta päättäminen

Liikenne- ja viestintävirasto voi päättää erikseen katsastajan pyynnöstä taikka muutoin tarvittaessa, katsotaanko katsastaja luotettavaksi. Sakkorangaistukseen tuomittu tai määrätty katsotaan sopimattomaksi katsastustehtäviin enintään kuudeksi kuukaudeksi.

Katsastajan rikosoikeudellisesta virkavastuusta säädetään 52 §:ssä.

17 §

Katsastajan ammattitaitovaatimukset

—Katsastajalta edellytetään lisäksi alalle soveltuvaa ajoneuvojen korjaamokokemusta taikka vastaavaa kokemusta tai osaamista sekä jatkokoulutukseen liittyvää käytännön kokemusta katsastustehtävistä.

19 §

Katsastajan jatkokoulutus

—Pääsyaatimuksena 1 momentissa tarkoitetun määräaikaikatsastuskoulutuksen kevyiden ajoneuvojen koulutusjaksolle on kuuden kuukauden ajoneuvoalan korjaamokokemus taikka vastaava kokemus tai osaaminen.

21 a §

Ulkomailla hankitun ammattipätevyden tunnustaminen

Edellä 17–19 §:ssä tarkoitetun koulutusvaatimuksen täyttää myös hakija, jolla on ammattipätevyden tunnustamisesta annetussa laissa (1384/2015) tarkoitettu päätös toisessa Euroopan unionin jäsenvaltiossa tai Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa myönnettyjen muodollista pätevyyttä osoittavien asiakirjojen tuottamasta kelpoisuudesta. Päätöksen tekee Liikenne- ja viestintävirasto. Tämän lain 32 §:ssä tarkoitetun jatkokoulutusluvan saanut koulutuksen antaja ja Liikenne- ja viestintävirasto voivat järjestää hakijalle ammattipätevyden tunnustamisesta annetun lain 7 §:ssä tarkoitetun kelpoisuuskokeen.

4 luku

Katsastustoimintaa koskevat yleiset vaatimukset

22 §

Katsastustoimipaikan toimintaa, toimitiloja ja katsastuslaitteita koskevat vaatimukset

Katsastustoimipaikan toiminta on järjestettävä siten, että katsastukset voidaan suorittaa asianmukaisesti ja niiden riittävän korkeasta laadusta voidaan varmistua.

Riittävinä toimitiloina pidetään tiloja, joissa katsastukset voidaan suorittaa asianmukaisesti ja säästä riippumatta. Katsastukset voidaan suorittaa asianmukaisesti, jos katsastustoimipaikalla on katsastuksia varten laitteet ja varusteet, jotka soveltuvat toimipaikalla katsastettavien ajoneuvojen katsastuksiin.

HE 86/2018 vp

Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat tekniset määräykset kuhunkin katsastuslajiin soveltuvista katsastuslaitteista, katsastusvarusteista ja katsastustoimipaikan tiloista.

23 §

Tasapuolisuus katsastustoiminnassa

Katsastusluvan haltijan on suoritettava katsastuspalveluja, joita se on 14 a §:ssä tarkoitettussa ilmoituksessa kertonut tarjoavansa. Palveluja on tarjottava jokaiselle niitä haluavalle.

27 §

Katsastusasiakirjojen säilyttäminen ja luovuttaminen

Katsastusluvan haltijan on lähetettävä rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastusta koskevat todistukset ja muut asiakirjat Liikenne- ja viestintävirastolle säilytettäväksi mahdollisimman pian sen jälkeen, kun katsastus on suoritettu loppuun. Liikenne- ja viestintävirasto saa salassäilytyslain 10 §:n 1 momentin mukaisesti luovuttaa näitä todistuksia ja asiakirjoja sekä muita katsastustoiminnassa tarvittavia asiakirjoja teknisellä käyttöyhteydellä katsastustoimipaikoille katsastustoimintaa varten.

Katsastusluvan haltijan on säilytettävä muut kuin 1 momentissa tarkoitettut katsastusta koskevat todistukset ja muut asiakirjat. Määräaikaiskatsastusta koskevat asiakirjat ja tarkastustodistukset säilytetään vähintään kaksi vuotta ja muut asiakirjat vähintään 15 vuotta.

28 §

Katsastustoiminnan päätyminen

Katsastustoiminnan keskeytyessä tai päättyessä katsastusluvan haltijan on toimitettava katsastuksen suorittamiseen välittömästi liittyvät asiakirjat ja lomakkeet Liikenne- ja viestintävirastolle sen pyynnöstä. Näihin asiakirjoihin sovelletaan muutoin, mitä 27 §:ssä säädetään katsastusasiakirjojen säilyttämisestä ja luovuttamisesta.

29 §

Jatkokoulutuksen antaja

Katsastajien jatkokoulutusta antavalla on oltava Liikenne- ja viestintäviraston myöntämä lupa jatkokoulutuksen antamiseen. Liikenne- ja viestintävirasto antaa luvan myös yksittäisen täydennyskoulutustilaisuuden järjestämiseen. Tällaisen tilaisuuden järjestäjään sovelletaan, mitä tässä laissa säädetään jatkokoulutusluvan hakijasta ja jatkokoulutusluvan myöntämisestä.

38 §

Tietojen antaminen valvontaviranomaiselle

Katsastusluvan ja jatkokoulutusluvan haltijoiden on viipymättä ilmoitettava toiminnasta vastaavien henkilöiden ja 9 §:ssä tarkoitettujen henkilöiden vaihdoksista sekä muista toimintaa koskevista merkittävistä muutoksista Liikenne- ja viestintävirastolle. Katsastusluvan haltijan on lisäksi ilmoitettava virastolle omistussuhteissaan tapahtuneista muutoksista.

41 §

Katsastetun ajoneuvon tarkastus

Katsastustoimipaikan katsastustehtävien valvomiseksi Liikenne- ja viestintävirasto saa heti katsastuksen jälkeen suorittaa ajoneuvolle katsastusta vastaavan tarkastuksen tai osan siitä. Tarkastuksen suorittamiseksi Liikenne- ja viestintäviraston virkamies saa pysäyttää ajoneuvon ennen sen poistumista katsastustoimipaikalta. Liikenne- ja viestintävirasto voi käyttää tarkastuksessa apunaan yksityistä palvelun tuottajaa, joka täyttää 40 §:n 2 momentissa säädettyt vaatimukset. Tarkastus tulee suorittaa siten, että siitä aiheutuu uudelleen tarkastettavan ajoneuvon kuljettajalle mahdollisimman vähän vaivaa.

42 a §

Testiauton käyttö katsastustoiminnan valvonnassa

Liikenne- ja viestintävirasto voi käyttää katsastustoiminnan valvonnassa testiautoa, johon on etukäteen tehty tietyt viat. Liikenne- ja viestintävirasto voi käyttää testiautoa katsastustoimipaikoilla katsastuksessa ja arvioida testiautolle tehtyjen katsastusten tulosten perusteella katsastustoiminnan laatua kyseisellä toimipaikalla.

Liikenne- ja viestintävirasto voi tehdä testiautotoimintaa varten muutoksia testiauton rekisteritietoihin liikenneasioiden rekisteriin.

43 §

Katsastusluvan haltijalle annettava varoitus

Liikenne- ja viestintäviraston on annettava katsastusluvan haltijalle varoitus, jos katsastusluvan haltija ei enää täytä katsastusluvan myöntämisen edellytyksiä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa katsastusluvan haltijalle varoituksen, jos on perusteltua syytä epäillä, ettei katsastusluvan haltija pysty varmistamaan katsastustoiminnan riittävän korkeaa laatua tai on jättänyt noudattamatta katsastustoimintaa koskevia muita säännöksiä tai määräyksiä taikka katsastusluvan ehtoja.

Jos varoituksen antamisen peruste on sellainen, että se voidaan korjata, Liikenne- ja viestintäviraston on ennen varoituksen antamista annettava luvanhaltijalle mahdollisuus kohtuullisessa määräajassa korjata puute tai laiminlyönti.

43 a §

Katsastusluvan peruuttaminen

Liikenne- ja viestintävirasto voi peruuttaa katsastusluvan, jos:

- 1) katsastusluvan haltija annetusta varoituksesta huolimatta:
 - a) ei enää täytä katsastusluvan myöntämisen edellytyksiä;
 - b) ei pysty varmistamaan katsastustoiminnan riittävän korkeaa laatua; tai
 - c) on jättänyt noudattamatta katsastustoimintaa koskevia muita kuin a tai b alakohtaa koskevia säännöksiä tai määräyksiä taikka katsastusluvan ehtoja; taikka
- 2) on ilmeistä, että katsastustoimipaikan toiminnassa havaittuja epäkohtia ei ole korjattu 43 b §:ssä tarkoitetussa määräajassa.

Edellä 1 momentin 1 kohdan b ja c alakohdan perusteella peruutus määrätään olemaan voimassa toiminnassa esiintyneiden puutteiden, rikkomusten tai laiminlyöntien vakavuuteen suhteutetun määräajan.

Katsastuslupa voidaan peruuttaa kokonaan, jos 1 momentissa tarkoitettu puute, rikkomus tai laiminlyönti on vakava tai olennainen eikä lievempää seuraamusta voida pitää riittävänä taik-

HE 86/2018 vp

ka 1 momentin 1 kohdan b ja c alakohdassa tarkoitettua epäkohtaa ei ole korjattu 2 momentin mukaisessa määräajassa.

43 b §

Katsastusten suorittamiskielto katsastustoimipaikalle

Liikenne- ja viestintävirasto voi katsastusluvan peruuttamisen sijasta enintään kuuden kuukauden määräajaksi kieltää katsastusten suorittamisen katsastustoimipaikalla, jos katsastustoimipaikalla on katsastusluvan haltijalle annetusta huomautuksesta tai varoituksesta huolimatta:

1) hyväksytyt tai hylätyt ajoneuvoja, joiden kaikkia ilmeisiä vikoja tai puutteita ei ole huomioitu;

2) jätetty noudattamatta katsastustoimintaa koskevia muita kuin 1 kohtaa koskevia säännöksiä tai määräyksiä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi lisäksi kieltää kokonaan katsastusten suorittamisen katsastustoimipaikalla, jos on ilmeistä, ettei katsastustoimipaikalla pystytä varmistamaan katsastustoiminnan riittävän korkeaa laatua.

44 §

Katsastusten suorittamiskielto ja varoitus katsastajalle

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa katsastajalle varoituksen, jos hän on katsastuksessa:

1) hyväksynyt liikenteessä käytettäväksi ajoneuvon, jossa on ollut vaarallinen vika tai puutteellisuus;

2) hyväksynyt tai hylännyt ajoneuvoja, joiden kaikkia ilmeisiä vikoja tai puutteita ei ole huomioitu; tai

3) jättänyt noudattamatta katsastustoimintaa koskevia muita kuin 1 tai 2 kohtaa koskevia säännöksiä tai määräyksiä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi enintään kuuden kuukauden määräajaksi kieltää katsastajaa suorittamasta katsastuksia, jos hän annetusta varoituksesta huolimatta menettelee 1 momentissa tarkoitettulla tavalla.

45 §

Väliaikaiset toimenpiteet katsastustoiminnan puutteiden johdosta

Jos on ilmeistä, että katsastusluvan haltijan tai katsastajan katsastustoiminnassa on olennaisia puutteita tai väärinkäytöksiä, Liikenne- ja viestintävirasto voi väliaikaisesti kieltää katsastusluvan haltijan katsastustoiminnan harjoittamisen ja katsastajan katsastusten suorittamisen sekä tarvittaessa estää katsastusluvan haltijaa tai katsastajaa käyttämästä liikenneasioiden rekisteriä ja tallettamasta tietoja tietojärjestelmään. Väliaikainen kielto sekä käytön ja tallettamisen estäminen ovat voimassa, kunnes katsastusluvan peruuttamista tai katsastajan katsastusten suorittamisen kieltämistä koskeva asia on lopullisesti ratkaistu 43 a tai 44 §:n nojalla. Asia on ratkaistava ilman aiheetonta viivytystä.

Edellä 1 momentissa tarkoitettuja väliaikaista kieltoa sekä tietojärjestelmän käytön ja tallettamisen estämistä koskevia päätöksiä on noudatettava päätöksistä tehdyistä valituksista huolimatta.

48 §

Henkilörekisteritiedot

HE 86/2018 vp

Liikenne- ja viestintävirastolla on sen estämättä, mitä tietojen salassapidosta säädetään, oikeus saada tarpeellisia tietoja rikosrekisteristä ja liikenneasioiden rekisteristä katsastusluvan myöntämistä ja peruuttamista koskevien asioiden käsittelyä, 10 ja 16 §:ssä tarkoitettua päätöksentekoa ja 6 luvussa tarkoitettua valvontaa varten. Tieto rikoksesta voidaan salassapitosäännösten estämättä luovuttaa 43 ja 43 a §:ssä tarkoitettujen toimenpiteiden yhteydessä katsastusluvan haltijalle sekä 10 ja 16 §:ssä tarkoitettujen päätösten yhteydessä päätöstä pyytäneelle katsastusluvan hakijalle tai 9 §:ssä tarkoitettulle henkilölle sekä päätöstä pyytäneelle katsastajalle.

50 §

Uhkasakko

Liikenne- ja viestintävirasto voi asettaa tämän lain nojalla antamansa käskyn tai kiellon tehosteeksi uhkasakon. Uhkasakosta säädetään uhkasakkolaissa (1113/1990).

52 §

Virkavastuu

Katsastajaan katsastukseen liittyvissä tehtävissä, katsastajien jatkokoulutustoiminnasta vastaavaan henkilöön ja jatkokoulutusta antavaan henkilöön jatkokoulutukseen liittyvissä tehtävissä sekä 5, 40 ja 41 §:ssä tarkoitettuja tarkastuksia suorittavaan henkilöön kyseisissä tehtävissä sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä.

Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974).

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä _____ kuuta 20 _____.

Tämän lain voimaan tullessa voimassa oleva katsastuslupa on voimassa 31 päivään joulukuuta 2019 ja sen nojalla katsastustoimintaa harjoitetaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleiden säännösten mukaisesti.

2.

Laki

ajoneuvolain 25 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajoneuvolain (1090/2002) 25 §:n 2 momentti, sellaisena kuin se on laissa 321/2017, seuraavasti:

25 §

Ajoneuvojen rakenne, hallintalaitteet ja varusteet

— Jos matkan hinta perustuu matkan tai ajan mittaamiseen, luvanvaraiseen henkilöliikenteeseen käytettävässä ajoneuvossa on käytettävä hinnan määrittelyssä taksamittaria, jollei matkaa tilata ja makseta sellaisen teknisen käyttöyhteyden avulla, jolla saavutetaan riittävä mittaustiedon luotettavuus sekä tiedon suojauksen taso.

Tämä laki tulee voimaan päivänä _____ kuuta 20 ____ .

3.

Laki

mittauslaitelain 34 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan mittauslaitelain (707/2011) 34 §:n 1 momentti seuraavasti:

34 §

Valvontaviranomaiset

Tämän lain noudattamista valvovat Turvallisuus- ja kemikaalivirasto ja aluehallintovirastot. Taksamittareiden osalta tämän lain noudattamista valvoo kuitenkin Liikenteen turvallisuusvirasto.

Tämä laki tulee voimaan päivänä _____
kuuta 20 _____ .

4.

Laki

eräiden tuotteiden markkinavalvonnasta annetun lain 4 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
lisätään eräiden tuotteiden markkinavalvonnasta annetun lain (1137/2016) 4 §:ään uusi 3 momentti seuraavasti:

4 §

Valvontaviranomaiset

Liikenteen turvallisuusvirasto on tässä laissa tarkoitettu markkinavalvontaviranomainen mitauslaitelain soveltamisalaan kuuluvien taksamittareiden osalta.

Tämä laki tulee voimaan päivänä _____
kuuta 20 _____.

Helsingissä 13 päivänä kesäkuuta 2018

Pääministeri

Juha Sipilä

Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner

1.

Laki**ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain (957/2013) 3 §:n 1 momentin 2 kohta, sekä 12, 21 ja 26 §,
muutetaan 5–8 §, 9 §:n 3 momentin 2 kohta, 13 ja 14 §, 3 luvun otsikko, 15 §:n otsikko, 1 momentti ja 3 momentin 3 kohta, 16 §, 17 §:n 2 momentti, 19 §:n 2 momentti, 21 a §, 4 luvun otsikko, 22 §, 23 §:n 1 momentti, 27 ja 28 §, 29 §:n 1 momentti, 38 §:n 3 momentti, 41 §:n 1 momentti, 43–45, 48, 50 ja 52 §,
 sellaisina kuin niistä ovat 7 ja 13 § osaksi laeissa 474/2017 ja 303/2018, 14 § osaksi laissa 474/2017, 21 a § laissa 1387/2015, 45 § osaksi laissa 303/2018 ja 48 § laissa 303/2018, sekä *lisätään* lakiin uusi 14 a, 42 a, 43 a ja 43 b § seuraavasti:

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

2 luku

2 luku

Katsastuslupa**Katsastuslupa**

3 §

3 §

*Määritelmät**Määritelmät*

Tässä laissa tarkoitetaan:

Tässä laissa tarkoitetaan:

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

(kumotaan 1 momentin 2 kohta)

5 §

5 §

*Ilman katsastuslupaa suoritettavat katsastuksen osat**Ilman katsastuslupaa suoritettavat katsastuksen osat*

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

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

HE 86/2018 vp

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

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

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

Tarkastuspaikoille asetettavista vaatimuksista ja toiminnan valvonnasta säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella. Valtioneuvoston asetuksella säädetään myös tehtävien suorittamisesta annettavista todistuksista ja niiden kelpoisuudesta. Virkavastuusta säädetään 52 §:ssä.

6 §

Katsastuslupa

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

- 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

Liikenne- ja viestintävirasto valvoo tarkastuspaikkoja ja voi antaa niille huomautuksen tai 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.

Liikenne- ja viestintävirasto voi päättää, ettei tarkastuspaikan tarkastuksia hyväksytä, jos varoituksesta huolimatta 2 momentissa tarkoitettuja puutteita tai laiminlyöntejä edelleen esiintyy.

Tarkastuspaikoille asetettavista vaatimuksista ja toiminnan valvonnasta *annetaan tarkempia säännöksiä* valtioneuvoston asetuksella. Valtioneuvoston asetuksella säädetään myös tehtävien suorittamisesta annettavista todistuksista ja niiden kelpoisuudesta. *Rikosoikeudellisesta* virkavastuusta säädetään 52 §:ssä.

6 §

Katsastuslupa

Katsastuslupa myönnetään hakemuksesta, ja se oikeuttaa kevyiden ja raskaiden ajoneuvojen määräaikais-, valvonta-, rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastuksiin.

7 §

Katsastusluvan myöntämisen edellytykset

Katsastusluvan myöntämisen edellytyksenä on, että:

1) hakijalla on oikeus harjoittaa elinkeinoa Suomessa;

2) hakija ei ole konkurssissa ja jos hakija on luonnollinen henkilö, hän on täysi-ikäinen eikä hänen toimintakelpoisuuttaan ole rajoitettu;

3) hakija on luotettava;

4) hakijan toiminta on järjestetty siten, ettei hakijan harjoittama muu ajoneuvoihin liittyvä toiminta kuin katsastustoiminta vaikuta katsastuksen lopputulokseen;

5) hakija pystyy varmistamaan toiminnan riittävän korkean laadun ja hakijalla on laadunhallintajärjestelmien vaatimuksia koskevan standardin SFS-EN ISO 9001:2008 tai tätä uudemman kyseisen standardin mukaan akkreditoitun sertifiointielimen sertifioima hakijan katsastustoimipaikat kattava riittävän laaja laadunhallintajärjestelmä; laadunhallintajärjestelmässä on otettava huomioon katsastustoiminnalle säädetyt ja määrätyt vaatimukset;

6) hakijalla on palveluksessaan täysi-ikäinen, luotettava ja ammattitaitoinen katsastustoiminnasta vastaava henkilö, joka ei ole konkurssissa ja jonka toimintakelpoisuutta ei ole rajoitettu;

7) hakijan palveluksessa olevat katsastajat ovat luotettavia ja ammattitaitoisia ja heillä on katsastusoikeuksiinsa kuuluvien ajoneuvojen ajo-oikeus;

8) hakijalla on riittävät toimitilat, joissa katsastukset suoritetaan;

9) hakijalla on katsastuslaitteet ja varusteet, joilla katsastukset voidaan suorittaa asianmukaisesti sen mukaan kuin 12 §:n 2 momentissa säädetään;

7 §

Katsastusluvan myöntämisen edellytykset

Katsastusluvan myöntämisen edellytyksenä on, että:

1) hakijalla on oikeus harjoittaa elinkeinoa Suomessa;

2) hakija ei ole konkurssissa, ja jos hakija on luonnollinen henkilö, hän on täysi-ikäinen eikä hänen toimintakelpoisuuttaan ole rajoitettu;

3) hakija on luotettava;

4) hakijan toiminta on järjestetty siten, ettei hakijan harjoittama muu ajoneuvoihin liittyvä toiminta kuin katsastustoiminta vaikuta katsastuksen lopputulokseen;

5) hakija pystyy varmistamaan toiminnan riittävän korkean laadun, ja hakijalla on laadunhallintajärjestelmien vaatimuksia koskevan standardin SFS-EN ISO 9001:2008 tai tätä uudemman kyseisen standardin vaatimukset täyttävä, akkreditoitun sertifiointielimen sertifioima riittävän laaja laadunhallintajärjestelmä, jossa on otettu huomioon katsastustoiminnalle säädetyt ja määrätyt vaatimukset taikka standardin SFS-EN ISO/IEC 17020:2012 tai tätä uudemman kyseisen standardin vaatimukset täyttävä akkreditoitu laatujärjestelmä;

6) hakijalla on asianmukaiset yhteydet liikenneasioiden rekisteriin.

10) hakijalla on asianmukaiset yhteydet liikenneasioiden rekisteriin;

11) hakija pystyy huolehtimaan asianmukaisesta tietosuojasta;

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

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

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

8 §

Lupa raskaiden ajoneuvojen katsastukseen poikkeuksellisin edellytyksin

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

Katsastuspalvelujen tarjonnan puutteellisuutta arvioidessa on otettava huomioon ainakin suunnitellun katsastustoimipaikan etäisyys 6 §:n 2 tai 4 kohdassa tarkoitetun katsastusluvan nojalla toimivasta raskaiden ajoneuvojen katsastustoimipaikasta sekä seudun tyypilliset asiointimatkat ja katsastusvelvollisuuden alaisten raskaiden ajoneuvojen määrä.

Liikenteen turvallisuusviraston on peruutettava tässä pykälässä tarkoitettu katsastuslupa, jos 1 momentissa säädetty katsastuspalvelujen puutteellisuutta koskeva edellytys ei enää

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

8 §

Lupa raskaiden ajoneuvojen katsastukseen poikkeuksellisin edellytyksin

Jos seudun raskaiden ajoneuvojen katsastuspalvelujen tarjonta on puutteellista, Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää poikkeusluvan raskaiden ajoneuvojen katsastuksiin katsastusluvan haltijalle, jonka toimipaikan tilat tai laitteet eivät vähäisiltä osin täytä raskaiden ajoneuvojen katsastuksiin kohdistuvia tässä laissa taikka sen nojalla säädettyjä tai määrättyjä vaatimuksia.

Katsastuspalvelujen tarjonnan puutteellisuutta arvioidessaan Liikenne- ja viestintäviraston on otettava huomioon ainakin alueen raskaiden ajoneuvojen katsastuspalvelujen saatavuus, seudun tyypilliset asiointimatkat ja katsastusvelvollisuuden alaisten raskaiden ajoneuvojen määrä.

Liikenne- ja viestintäviraston on peruutettava tässä pykälässä tarkoitettu poikkeuslupa, jos 1 momentissa tarkoitettu katsastuspalvelujen puutteellisuutta koskeva edellytys ei

täyty, jollei katsastustoimipaikan tiloja ja laitteita saateta vastaamaan 7 §:ssä säädettyjä vaatimuksia. Peruutetun luvan mukainen toiminta on lopetettava viimeistään vuoden kuluttua siitä, kun 2 momentissa tarkoitettu raskaiden ajoneuvojen katsastustoimipaikka on aloittanut seudulla toimintansa.

enää täyty. Peruutetun luvan mukainen toiminta on lopetettava viimeistään vuoden kuluttua siitä, kun puute palvelujen tarjonnassa on poistunut.

9 §

Hakijan luotettavuuden arviointi

Hakijaa tai 1 momentissa tarkoitettua muuta henkilöä ei myöskään pidetä luotettavana:

2) enintään viiden vuoden ajan aiemman toiminnan perusteella, jos hakija tai henkilö on toiminnallaan aiheuttanut muusta kuin tässä pykälässä tarkoitettusta syystä katsastusluvan peruuttamisen 43 §:n 2 ja 3 momentin nojalla; taikka

9 §

Hakijan luotettavuuden arviointi

Hakijaa tai 1 momentissa tarkoitettua muuta henkilöä ei myöskään pidetä luotettavana:

2) enintään viiden vuoden ajan aiemman toiminnan perusteella, jos hakija tai henkilö on toiminnallaan aiheuttanut muusta kuin tässä pykälässä tarkoitettusta syystä katsastusluvan peruuttamisen 43 a §:n nojalla; taikka

12 §

Katsastuspaikan toimitilat ja katsastuslaitteet

Riittävinä toimitiloina pidetään tiloja, joissa katsastukset voidaan suorittaa asianmukaisesti ja säästä riippumatta. Katsastustoimipaikan tilojen on sijaittava toistensa läheisyydessä.

Katsastukset voidaan 7 §:n 1 momentin 9 kohdassa tarkoitettulla tavalla suorittaa asianmukaisesti, jos katsastustoimipaikalla on katsastusluvassa tarkoitettuja katsastuksia varten laitteet ja varusteet, jotka soveltuvat katsastettavien ajoneuvojen tarkastuksiin.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarkemmat tekniset määräykset katsastuslaitteista ja -varusteista, katsastustoimipaikan tiloista sekä katsastustoimipaikan erillään oleville toimitiloille sallituista enimmäisetäisyyksistä. Etäisyyttä koskevia määräyksiä annettaessa on otettava huomioon asiakaspalvelunäkökohdat ja katsastustoiminnasta vastaavan henkilön mahdollisuus varmistaa katsastusten asianmukainen suorittaminen.

12 §

Katsastuspaikan toimitilat ja katsastuslaitteet

(kumotaan)

13 §

Katsastusluvan hakeminen

Katsastuslupaa haetaan kirjallisesti Liikenteen turvallisuusvirastolta. Hakemukseen on liitettävä:

1) yhtiömuodossa toimivalta hakijalta kaupparekisteriote tai muu vastaava selvitys sekä selvitys omistussuhteista;

2) tieto siitä, millaista 6 §:ssä tarkoitettua lupaa haetaan;

3) tieto paikasta, jossa toimintaa ryhdytään harjoittamaan;

4) selvitys siitä, miten hakija varmistaa toimintansa riittävän korkean laadun, ja selvitys laadunhallintajärjestelmän sertifiointista 7 §:n 1 momentin 5 kohdassa mainitun standardin mukaisesti;

4 a) selvitys siitä, miten hakija järjestää toimintansa siten, ettei hakijan harjoittama muu ajoneuvoihin liittyvä toiminta kuin katsastustoiminta vaikuta katsastuksen lopputulokseen;

5) tieto katsastustoiminnasta vastaavasta henkilöstä;

6) selvitys siitä, miten hakijan on tarkoitus toteuttaa yhteydet liikenneasioiden rekisteriin ja miten hakija huolehtii asianmukaisesta tietosuojasta;

7) selvitys siitä, miten toimitilat, laitteet sekä katsastustoiminnasta vastaava henkilö, katsastajat ja 9 §:ssä tarkoitetut henkilöt täyttävät hakemuksen mukaisen toiminnan vaatimukset;

8) selvitys vastuuvakuutuksesta;

9) arvio katsastustoiminnan aloittamisajankohdasta.

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

13 §

Katsastusluvan hakeminen

Katsastuslupaa haetaan kirjallisesti *Liikenne- ja viestintävirastolta*. Hakemukseen on liitettävä:

1) yhtiömuodossa toimivalta hakijalta kaupparekisteriote tai muu vastaava selvitys sekä selvitys omistussuhteista;

2) selvitys siitä, miten hakija varmistaa toimintansa riittävän korkean laadun, ja selvitys 7 §:n 1 momentin 5 kohdassa tarkoitettua järjestelmästä;

3) selvitys siitä, miten hakija järjestää toimintansa siten, ettei hakijan harjoittama muu ajoneuvoihin liittyvä toiminta kuin katsastustoiminta vaikuta katsastuksen lopputulokseen;

4) selvitys siitä, miten hakijan on tarkoitus toteuttaa yhteydet liikenneasioiden rekisteriin;

5) selvitys siitä, miten hakija sekä yhtiömuodossa toimivaan hakijaan määräävässä asemassa oleva täyttää hakemuksen mukaisen toiminnan vaatimukset.

HE 86/2018 vp

14 §

Katsastusluvan myöntäminen

Liikenteen turvallisuusviraston tulee myöntää katsastuslupa hakijalle, joka täyttää 7–9 ja 12 §:ssä säädettyt, kyseistä lupaa koskevat edellytykset ja esittää 13 §:ssä tarkoitetut selvitykset.

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

Katsastuslupa myönnetään katsastustoimipaikkakohtaisena.

(lisätään uusi pykälä)

3 luku

Katsastustoiminnasta vastaava henkilö ja katsastajaa koskevat vaatimukset

15 §

Katsastustoiminnasta vastaavan henkilön ja

14 §

Katsastusluvan myöntäminen

Liikenne- ja viestintäviraston tulee myöntää katsastuslupa hakijalle, joka täyttää 7 §:ssä säädettyt edellytykset.

14 a §

Katsastustoiminnan aloittamista koskeva ilmoitus

Ennen katsastustoiminnan aloittamista katsastustoimipaikalla, katsastusluvan haltijan on tehtävä Liikenne- ja viestintävirastolle ilmoitus, joka sisältää seuraavat tiedot:

- 1) toiminnan alkamisajankohta;*
- 2) katsastustoimipaikan sijainti;*
- 3) katsastustoiminnassa käytettävät toimitilat ja laitteet;*
- 4) katsastustoimipaikalla tarjottavat katsastuspalvelut;*
- 5) katsastustoimipaikan yhteyshenkilö.*

Ilmoitus on tehtävä viimeistään 14 vuorokautta ennen toiminnan aloittamista. Jos katsastusluvan haltija harjoittaa katsastustoimintaa usealla katsastustoimipaikalla, ilmoitus on tehtävä jokaisesta toimipaikasta. Katsastusluvan haltija on velvollinen viipymättä ilmoittamaan Liikenne- ja viestintävirastolle 1 momentissa mainituissa tiedoissa tapahtuvista muutoksista.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 1 momentissa tarkoitetun ilmoituksen toimittamisesta ja sisällöstä.

3 luku

Katsastajaa koskevat vaatimukset

15 §

Katsastajan luotettavuus

katsastajan luotettavuus

Katsastustoiminnasta vastaavan henkilön ja katsastajan on oltava luotettavia.

Edellä 1 momentissa tarkoitettua henkilöä ei myöskään pidetä luotettavana:

3) enintään viiden vuoden ajan, jos hän on toiminnallaan aiheuttanut muusta kuin tässä pykälässä tarkoitettuun syytä katsastusluvan peruuttamisen 43 §:n 3 momentin nojalla; taikka

16 §

Katsastustoiminnasta vastaavan henkilön ja katsastajan luotettavuudesta päättäminen

Liikenteen turvallisuusvirasto voi päättää erikseen *katsastustoiminnasta vastaavan henkilön tai katsastajan* pyynnöstä taikka muutoin tarvittaessa, katsotaanko katsastaja *ja katsastustoiminnasta vastaava henkilö* luotettavaksi. Sakkorangaistukseen tuomittu tai määrätty katsotaan sopimattomaksi katsastustehtäviin enintään kuudeksi kuukaudeksi.

Katsastustoiminnasta vastaavan henkilön ja katsastajan virkavastuusta säädetään 52 §:ssä.

17 §

Katsastajan ammattitaitovaatimukset

Katsastajalta edellytetään lisäksi alalle soveltuvaa ajoneuvojen korjaamokokemusta tai vastaavaa kokemusta sekä jatkokoulutukseen liittyvää käytännön kokemusta katsastustehtävistä.

19 §

Katsastajan jatkokoulutus

Pääsyvaatimuksena 1 momentissa tarkoitettun määräaikaiskatsastuskoulutuksen kevyiden ajoneuvojen koulutusjaksolle on ajoneuvoalan korjaamokokemus tai vastaava kokemus. Ammattikorkeakoulun ajoneuvotekniikan perus- ja ammattiopintojen lisäksi tätä

Katsastajan on oltava luotettava.

Edellä 1 momentissa tarkoitettua henkilöä ei myöskään pidetä luotettavana:

3) enintään viiden vuoden ajan, jos hän on toiminnallaan aiheuttanut muusta kuin tässä pykälässä tarkoitettuun syytä katsastusluvan peruuttamisen 43 a §:n 1 momentin 3 kohdan nojalla; taikka

16 §

Katsastajan luotettavuudesta päättäminen

Liikenne- ja viestintävirasto voi päättää erikseen katsastajan pyynnöstä taikka muutoin tarvittaessa, katsotaanko katsastaja luotettavaksi. Sakkorangaistukseen tuomittu tai määrätty katsotaan sopimattomaksi katsastustehtäviin enintään kuudeksi kuukaudeksi.

Katsastajan *rikosoikeudellisesta* virkavastuusta säädetään 52 §:ssä.

17 §

Katsastajan ammattitaitovaatimukset

Katsastajalta edellytetään lisäksi alalle soveltuvaa ajoneuvojen korjaamokokemusta taikka vastaavaa kokemusta *tai osaamista* sekä jatkokoulutukseen liittyvää käytännön kokemusta katsastustehtävistä.

19 §

Katsastajan jatkokoulutus

Pääsyvaatimuksena 1 momentissa tarkoitettun määräaikaiskatsastuskoulutuksen kevyiden ajoneuvojen koulutusjaksolle on *kuuden kuukauden ajoneuvoalan korjaamokokemus taikka vastaavaa kokemus tai osaaminen.*

kokemusta edellytetään kuusi kuukautta, muiden soveltuvien ammattikorkeakoulun konetekniikan perus- ja ammattiopintojen lisäksi kaksitoista kuukautta sekä erikoisammattitutkinnon tai ammattitutkinnon lisäksi kolme vuotta.

21 a §

Ulkomailla hankitun ammattipätevyys-
tunnustaminen

Edellä 17–19 ja 21 §:ssä tarkoitetun koulutusvaatimuksen täyttää myös hakija, jolla on ammattipätevyys tunnustamisesta annetussa laissa (1384/2015) tarkoitettu päätös toisessa Euroopan unionin jäsenvaltiossa tai Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa myönnettyjen muodollista pätevyyttä osoittavien asiakirjojen tuottamasta kelpoisuudesta. Päätöksen tekee Liikenteen turvallisuusvirasto. Tämän lain 32 §:ssä tarkoitetun jatkokoulutusluvan saanut koulutuksen antaja ja Liikenteen turvallisuusvirasto voivat järjestää hakijalle ammattipätevyys tunnustamisesta annetun lain 7 §:ssä tarkoitetun kelpoisuuskokeen.

4 luku

Katsastusten suorittamisen yleiset vaatimukset

22 §

Katsastusluvan mukaisen toiminnan aloittaminen

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

21 a §

Ulkomailla hankitun ammattipätevyys-
tunnustaminen

Edellä 17–19 §:ssä tarkoitetun koulutusvaatimuksen täyttää myös hakija, jolla on ammattipätevyys tunnustamisesta annetussa laissa (1384/2015) tarkoitettu päätös toisessa Euroopan unionin jäsenvaltiossa tai Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa myönnettyjen muodollista pätevyyttä osoittavien asiakirjojen tuottamasta kelpoisuudesta. Päätöksen tekee *Liikenne- ja viestintävirasto*. Tämän lain 32 §:ssä tarkoitetun jatkokoulutusluvan saanut koulutuksen antaja ja *Liikenne- ja viestintävirasto* voivat järjestää hakijalle ammattipätevyys tunnustamisesta annetun lain 7 §:ssä tarkoitetun kelpoisuuskokeen.

4 luku

Katsastustoimintaa koskevat yleiset vaatimukset

22 §

Katsastustoimipaikan toimintaa, toimitiloja ja katsastuslaitteita koskevat vaatimukset

Katsastustoimipaikan toiminta on järjestettävä siten, että katsastukset voidaan suorittaa asianmukaisesti ja niiden riittävän korkeasta laadusta voidaan varmistua.

Riittävinä toimitiloina pidetään tiloja, joissa katsastukset voidaan suorittaa asianmukaisesti ja säästä riippumatta. Katsastukset voidaan suorittaa asianmukaisesti, jos katsastustoimipaikalla on katsastuksia varten laitteet ja varusteet, jotka soveltuvat toimipaikalla katsastettavien ajoneuvojen katsastuksiin.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat tekniset määräykset kuhunkin katsastuslajiin

soveltuvista katsastuslaitteista, katsastusvarusteista ja katsastustoimipaikan tiloista.

23 §

Tasapuolisuus katsastustoiminnassa

Katsastusluvan haltijalla on velvollisuus vastaanottaa ja suorittaa jokaisen sitä haluavan asiakkaan ajoneuvon katsastus säännösten ja katsastuslupansa mukaisesti. Katsastukset on suoritettava ajoneuvon merkistä, tyypistä, käyttöönottoajankohdasta ja muista vastaavista seikoista riippumatta. Velvollisuus vastaanottaa ja suorittaa katsastus ei kuitenkaan koske kevyttä ajoneuvoa, jota tavanomaisesta poikkeavien mittojensa takia ei voida katsastaa katsastusluvan haltijan toimitiloissa.

23 §

Tasapuolisuus katsastustoiminnassa

Katsastusluvan haltijan on suoritettava katsastuspalveluja, joita se on 14 a §:ssä tarkoitettussa ilmoituksessa kertonut tarjoavansa. Palveluja on tarjottava jokaiselle niitä haluavalle.

27 §

Katsastusasiakirjojen säilyttäminen ja luovuttaminen

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

Katsastustoimipaikan on säilytettävä muut kuin 1 momentissa tarkoitetut katsastusta koskevat todistukset ja muut asiakirjat. Määräaikaishatsastusta koskevat asiakirjat ja tarkastustodistukset säilytetään vähintään kaksi vuotta ja muut asiakirjat vähintään 15 vuotta.

28 §

Katsastustoiminnan päättyminen

Katsastustoimipaikan toiminnan keskeytyessä tai päättyessä katsastusluvan haltijan on

27 §

Katsastusasiakirjojen säilyttäminen ja luovuttaminen

Katsastusluvan haltijan on lähetettävä rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastusta koskevat todistukset ja muut asiakirjat Liikenne- ja viestintävirastolle säilytettäväksi mahdollisimman pian sen jälkeen, kun katsastus on suoritettu loppuun. Liikenne- ja viestintävirasto saa salassapitosäännösten estämättä luovuttaa näitä todistuksia ja asiakirjoja sekä muita katsastustoiminnassa tarvittavia asiakirjoja teknisellä käyttöyhteydellä katsastustoimipaikoille katsastustoimintaa varten.

Katsastusluvan haltijan on säilytettävä muut kuin 1 momentissa tarkoitetut katsastusta koskevat todistukset ja muut asiakirjat. Määräaikaishatsastusta koskevat asiakirjat ja tarkastustodistukset säilytetään vähintään kaksi vuotta ja muut asiakirjat vähintään 15 vuotta.

28 §

Katsastustoiminnan päättyminen

Katsastustoiminnan keskeytyessä tai päättyessä katsastusluvan haltijan on toimitettava

toimitettava katsastuksen suorittamiseen välittömästi liittyvät asiakirjat ja lomakkeet Liikenteen turvallisuusvirastolle sen pyynnöstä. Näihin asiakirjoihin sovelletaan muutoin, mitä 27 §:ssä säädetään.

29 §

Jatkokoulutuksen antaja

Katsastustoiminnasta vastaavien henkilöiden ja katsastajien jatkokoulutusta antavalla on oltava Liikenteen turvallisuusviraston myöntämä lupa jatkokoulutuksen antamiseen. Liikenteen turvallisuusvirasto antaa luvan myös yksittäisen täydennyskoulutustilaisuuden järjestämiseen. Tällaisen tilaisuuden järjestäjään sovelletaan, mitä tässä laissa ja sen nojalla säädetään jatkokoulutusluvan hakijasta ja jatkokoulutusluvan myöntämisestä.

38 §

Tietojen antaminen valvontaviranomaiselle

Katsastusluvan ja jatkokoulutusluvan 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.

41 §

Katsastetun ajoneuvon tarkastus

Katsastustoimipaikan katsastustehtävien valvomiseksi Liikenteen turvallisuusvirasto saa heti katsastuksen jälkeen suorittaa ajoneuvolle katsastusta vastaavan tarkastuksen tai osan siitä. Tarkastuksen suorittamiseksi Liikenteen turvallisuusviraston virkamies saa pysäyttää ajoneuvon ennen sen poistumista katsastustoimipaikalta. Tarkastus tulee suorittaa siten, että siitä aiheutuu uudelleen tarkastettavan ajoneuvon kuljettajalle mahdolli-

katsastuksen suorittamiseen välittömästi liittyvät asiakirjat ja lomakkeet *Liikenne- ja viestintävirastolle* sen pyynnöstä. Näihin asiakirjoihin sovelletaan muutoin, mitä 27 §:ssä säädetään katsastusasiakirjojen säilyttämisestä ja luovuttamisesta.

29 §

Jatkokoulutuksen antaja

Katsastajien jatkokoulutusta antavalla on oltava *Liikenne- ja viestintäviraston* myöntämä lupa jatkokoulutuksen antamiseen. *Liikenne- ja viestintävirasto* antaa luvan myös yksittäisen täydennyskoulutustilaisuuden järjestämiseen. Tällaisen tilaisuuden järjestäjään sovelletaan, mitä tässä laissa säädetään jatkokoulutusluvan hakijasta ja jatkokoulutusluvan myöntämisestä.

38 §

Tietojen antaminen valvontaviranomaiselle

Katsastusluvan ja jatkokoulutusluvan haltijoiden on viipymättä ilmoitettava toiminnasta vastaavien henkilöiden *ja 9 §:ssä tarkoitettujen henkilöiden* vaihdoksista sekä muista toimintaa koskevista merkittävistä muutoksista *Liikenne- ja viestintävirastolle*. Katsastusluvan haltijan on lisäksi ilmoitettava virastolle omistussuhteissaan tapahtuneista muutoksista.

41 §

Katsastetun ajoneuvon tarkastus

Katsastustoimipaikan katsastustehtävien valvomiseksi *Liikenne- ja viestintävirasto* saa heti katsastuksen jälkeen suorittaa ajoneuvolle katsastusta vastaavan tarkastuksen tai osan siitä. Tarkastuksen suorittamiseksi *Liikenne- ja viestintäviraston* virkamies saa pysäyttää ajoneuvon ennen sen poistumista katsastustoimipaikalta. *Liikenne- ja viestintävirasto voi käyttää tarkastuksessa apunaan yksityistä palvelun tuottajaa, joka täyttää 40 §:n 2*

simman vähän vaivaa.

momentissa säädetyt vaatimukset. Tarkastus tulee suorittaa siten, että siitä aiheutuu uudelleen tarkastettavan ajoneuvon kuljettajalle mahdollisimman vähän vaivaa.

(lisätään uusi pykälä)

42 a §

Testiauton käyttö katsastustoiminnan valvonnassa

Liikenne- ja viestintävirasto voi käyttää katsastustoiminnan valvonnassa testiautoa, johon on etukäteen tehty tietyt viat. Liikenne- ja viestintävirasto voi käyttää testiautoa katsastustoimipaikoilla katsastuksessa ja arvioida testiautolle tehtyjen katsastusten tulosten perusteella katsastustoiminnan laatua kyseisellä toimipaikalla.

Liikenne- ja viestintävirasto voi tehdä testiautotoimintaa varten muutoksia testiauton rekisteritietoihin liikenneasioiden rekisteriin.

43 §

43 §

Katsastusluvan peruuttaminen sekä huomautus ja varoitus

Katsastusluvan haltijalle annettava varoitus

Liikenteen turvallisuusviraston on peruutettava katsastuslupa, jos:

Liikenne- ja viestintäviraston on annettava katsastusluvan haltijalle varoitus, jos katsastusluvan haltija ei enää täytä katsastusluvan myöntämisen edellytyksiä.

1) katsastustoimipaikan toiminta on lopetettu kokonaan; tai

2) katsastusluvan haltija on asetettu konkurssiin.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa katsastusluvan haltijalle varoituksen, jos on perusteltua syytä epäillä, ettei katsastusluvan haltija pysty varmistamaan katsastustoiminnan riittävän korkeaa laatua tai on jättänyt noudattamatta katsastustoimintaa koskevia muita säännöksiä tai määräyksiä taikka katsastusluvan ehtoja.

Liikenteen turvallisuusviraston on peruutettava katsastuslupa määräajaksi tai kokonaan, jos:

1) katsastustoimipaikalla ei harjoiteta säännöllistä katsastustoimintaa tai toimintaa ei harjoiteta katsastuspalvelurekisteriin tehdyn ilmoituksen mukaisesti;

2) katsastusluvan haltija ei enää täytä katsastusluvan myöntämisen edellytyksiä; tai

3) katsastustoimipaikalla katsastuksia suorittava henkilöstö ei täytä säädettyjä ammattitaito- tai luotettavuusvaatimuksia.

Jos varoituksen antamisen peruste on sellainen, että se voidaan korjata, Liikenne- ja viestintäviraston on ennen varoituksen antamista annettava luvanhaltijalle mahdollisuus kohtuullisessa määräajassa korjata puute tai laiminlyönti.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi peruuttaa

katsastusluvan määrääjäksi tai kokonaan, jos:

1) katsastuksessa on hyväksytty liikenteessä käytettäväksi ajoneuvoja, jotka eivät ilmeisen selvästi ole olleet säännösten ja määräysten mukaisia;

2) katsastuksessa on hylätty ajoneuvoja, joiden kaikkia ilmeisiä vikoja tai puutteita ei ole huomioitu;

3) katsastuksessa on tarpeettomasti edellytetty korjattavaksi ajoneuvojen vikoja tai puutteita;

4) katsastuksissa havaittujen vikojen tai puutteiden määrä taikka katsastuksessa ensimmäisellä kerralla hylättyjen ajoneuvojen suhteellinen osuus perusteettomasti poikkeaa merkittävästi toimipaikalla katsastajakohtaisesti tai yleisestä valtakunnallisesta tasosta taikka toimipaikalle katsastukseen esitettyjen ajoneuvojen tosiasiallisesta kunnosta;

5) katsastuksessa on laiminlyöty ajoneuvojen verotukseen liittyvää valvontaa tai muutoin jätetty suorittamatta tehtävä, joka on erikseen säädetty suoritettavaksi katsastuksen yhteydessä; taikka

6) toiminnassa on rikottu 23 §:ssä säädettyä tasapuolisuusvaatimusta tai muuta tässä laissa tai sen nojalla säädettyä tai määrättyä vaatimusta.

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

(lisätään uusi pykälä)

43 a §

Katsastusluvan peruuttaminen

Liikenne- ja viestintävirasto voi peruuttaa katsastusluvan, jos:

1) katsastusluvan haltija annetusta varoituksesta huolimatta:

a) ei enää täytä katsastusluvan myöntämisen edellytyksiä;

b) ei pysty varmistamaan katsastustoiminnan riittävän korkeaa laatua;

c) on jättänyt noudattamatta katsastustoimintaa koskevia muita kuin a tai b alakohdtaa koskevia säännöksiä tai määräyksiä taikka katsastusluvan ehtoja; taikka

2) on ilmeistä, että katsastustoimipaikan toiminnassa havaittuja epäkohtia ei ole korjattu 43 b §:ssä tarkoitetussa määräajassa.

Edellä 1 momentin 1 kohdan b ja c alakohdan perusteella peruutus määrätään olemaan voimassa toiminnassa esiintyneiden puutteiden, rikkomusten tai laiminlyöntien vakavuuteen suhteutetun määräajan.

Katsastuslupa voidaan peruuttaa kokonaan, jos 1 momentissa tarkoitettu puute, rikkomus tai laiminlyönti on vakava tai olennainen eikä lievempää seuraamusta voida pitää riittävänä taikka 1 momentin 1 kohdan b ja c alakohdassa tarkoitettua epäkohtaa ei ole korjattu 2 momentin mukaisessa määräajassa.

43 b §

Katsastusten suorittamiskielto katsastustoimipaikalle

Liikenne- ja viestintävirasto voi katsastusluvan peruuttamisen sijasta enintään kuuden kuukauden määräajaksi kieltää katsastusten suorittamisen katsastustoimipaikalla, jos katsastustoimipaikalla on katsastusluvan haltijalle annetusta varoituksesta huolimatta:

1) hyväksytyt tai hylätyt ajoneuvoja, joiden kaikkia ilmeisiä vikoja tai puutteita ei ole huomioitu;

2) jätetty noudattamatta katsastustoimintaa koskevia muita kuin 1 kohtaa koskevia säännöksiä tai määräyksiä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi lisäksi kokonaan kieltää katsastusten suorittamisen katsastustoimipaikalla, jos on ilmeistä, ettei katsastustoimipaikalla pystytä varmistamaan katsastustoiminnan riittävän korkeaa laatua.

Katsastusten suorittamiskielto sekä huomautus ja varoitus katsastajalle

Liikenteen turvallisuusvirasto voi enintään kuuden kuukauden määräajaksi kieltää katsastajaa suorittamasta katsastuksia, jos hän on katsastuksessa:

- 1) hyväksynyt liikenteessä käytettäväksi ajoneuvoja, jotka eivät ilmeisen selvästi ole olleet säännösten ja määräysten mukaisia;
- 2) hylännyt ajoneuvoja, joiden kaikkia ilmeisiä vikoja tai puutteita ei ole huomioitu;
- 3) tarpeettomasti edellyttänyt korjattavaksi ajoneuvon vikoja tai puutteita;
- 4) laiminlyönyt ajoneuvojen verotukseen liittyvää valvontaa tai muutoin jättänyt suorittamatta tehtävän, joka on erikseen säädetty suoritettavaksi katsastuksen yhteydessä; taikka
- 5) rikkonut 23 §:ssä säädettyä tasapuolisuusvaatimusta tai muuta tässä laissa tai sen nojalla säädettyä tai määrättyä vaatimusta.

Liikenteen turvallisuusviraston on kuitenkin annettava katsastajalle katsastusten suorittamiskielton sijasta huomautus ja tarvittaessa kirjallinen varoitus, jos kielto olisi kohtuuton ja ilmenneet rikkomukset tai laiminlyönnit ovat vähäisiä.

45 §

Väliaikaiset toimenpiteet katsastustoiminnan puutteiden johdosta

Jos on ilmeistä, että katsastusluvan haltijan tai katsastajan katsastustoiminnassa on olennaisia puutteita tai väärinkäytöksiä, Liikenteen turvallisuusvirasto voi väliaikaisesti kieltää katsastusluvan haltijan katsastustoiminnan harjoittamisen ja katsastajan katsastusten suorittamisen sekä tarvittaessa estää katsastusluvan haltijaa tai katsastajaa käyttämästä liikenneasioiden rekisteriä ja tallettamasta tietoja tietojärjestelmään. Väliaikainen kielto sekä käytön ja tallettamisen estäminen ovat voimassa, kunnes katsastusluvan peruuttamista tai katsastajan katsastusten suorittamisen kieltämistä koskeva asia on lopullisesti ratkaistu 43 tai 44 §:n nojalla. Asia on ratkaistava ilman aiheetonta viivytystä.

Edellä 1 momentissa tarkoitettuja väliaikaista kieltoa sekä tietojärjestelmän käytön ja

Katsastusten suorittamiskielto ja varoitus katsastajalle

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa katsastajalle varoituksen, jos hän on katsastuksessa:

- 1) hyväksynyt liikenteessä käytettäväksi ajoneuvon, jossa on ollut vaarallinen vika tai puutteellisuus;
- 2) hyväksynyt tai hylännyt ajoneuvoja, joiden kaikkia ilmeisiä vikoja tai puutteita ei ole huomioitu; tai
- 3) jättänyt noudattamatta katsastustoimintaa koskevia muita kuin 1 tai 2 kohtaa koskevia säännöksiä tai määräyksiä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi enintään kuuden kuukauden määräajaksi kieltää katsastajaa suorittamasta katsastuksia, jos hän annetusta varoituksesta huolimatta menettelee 1 momentissa tarkoitettulla tavalla.

45 §

Väliaikaiset toimenpiteet katsastustoiminnan puutteiden johdosta

Jos on ilmeistä, että katsastusluvan haltijan tai katsastajan katsastustoiminnassa on olennaisia puutteita tai väärinkäytöksiä, *Liikenne- ja viestintävirasto* voi väliaikaisesti kieltää katsastusluvan haltijan katsastustoiminnan harjoittamisen ja katsastajan katsastusten suorittamisen sekä tarvittaessa estää katsastusluvan haltijaa tai katsastajaa käyttämästä liikenneasioiden rekisteriä ja tallettamasta tietoja tietojärjestelmään. Väliaikainen kielto sekä käytön ja tallettamisen estäminen ovat voimassa, kunnes katsastusluvan peruuttamista tai katsastajan katsastusten suorittamisen kieltämistä koskeva asia on lopullisesti ratkaistu 43 a tai 44 §:n nojalla. Asia on ratkaistava ilman aiheetonta viivytystä.

Edellä 1 momentissa tarkoitettuja väliaikaista kieltoa sekä tietojärjestelmän käytön ja

tallettamisen estämistä koskevia päätöksiä on noudatettava päätöksistä tehdyistä valituksista huolimatta.

48 §

Henkilörekisteritiedot

Liikenteen turvallisuusvirastolla on sen estämättä, mitä tietojen salassapidosta säädetään, oikeus saada tarpeellisia tietoja rikosrekisteristä ja liikenneasioiden rekisteristä katsastusluvan myöntämistä ja peruuttamista koskevien asioiden käsittelyä, 10 ja 16 §:ssä tarkoitettua päätöksentekoa ja 6 luvussa tarkoitettua valvontaa varten. Tieto rikoksesta voidaan salassapitosäännösten estämättä luovuttaa 43 §:ssä tarkoitettujen toimenpiteiden yhteydessä katsastusluvan haltijalle sekä 10 ja 16 §:ssä tarkoitettujen päätösten yhteydessä päätöstä pyytäneelle katsastusluvan hakijalle tai 9 §:ssä tarkoitettulle henkilölle sekä päätöstä pyytäneelle *katsastustoiminnasta vastaavalle henkilölle tai katsastajalle*.

50 §

Pakkokeinot

Liikenteen turvallisuusvirasto voi asettaa 28 §:ssä tarkoitettujen asiakirjojen ja lomakkeiden toimittamisvelvollisuuden, 38 §:ssä säädetyn tiedonantovelvollisuuden ja 45 §:ssä tarkoitetun kiellon tai rajoituksen noudattamisen tehosteeksi uhkasakon. Uhkasakosta säädetään muutoin uhkasakkolaisissa (1113/1990).

Sitä, joka ei noudata tämän lain nojalla määrättyä, uhkasakolla tehostettua velvollisuutta, kieltä tai rajoitusta, ei voida tuomita rangaistukseen samasta teosta.

52 §

Virkavastuu

Katsastustoiminnasta vastaavan henkilön ja katsastajaan katsastukseen liittyvissä tehtävissä, katsastajien jatkokoulutustoiminnasta vastaavaan henkilöön ja jatkokoulutusta antavaan henkilöön jatkokoulutukseen liittyvissä tehtävissä sekä 5 ja 40 §:ssä tarkoitettuja tarkastuksia suorittavaan henkilöön kyseisissä tehtävissä sovelletaan rikosoikeudellista

tallettamisen estämistä koskevia päätöksiä on noudatettava päätöksistä tehdyistä valituksista huolimatta.

48 §

Henkilörekisteritiedot

Liikenne- ja viestintävirastolla on sen estämättä, mitä tietojen salassapidosta säädetään, oikeus saada tarpeellisia tietoja rikosrekisteristä ja liikenneasioiden rekisteristä katsastusluvan myöntämistä ja peruuttamista koskevien asioiden käsittelyä, 10 ja 16 §:ssä tarkoitettua päätöksentekoa ja 6 luvussa tarkoitettua valvontaa varten. Tieto rikoksesta voidaan salassapitosäännösten estämättä luovuttaa 43 ja 43 a §:ssä tarkoitettujen toimenpiteiden yhteydessä katsastusluvan haltijalle sekä 10 ja 16 §:ssä tarkoitettujen päätösten yhteydessä päätöstä pyytäneelle katsastusluvan hakijalle tai 9 §:ssä tarkoitettulle henkilölle sekä päätöstä pyytäneelle katsastajalle.

50 §

Uhkasakko

Liikenne- ja viestintävirasto voi asettaa tämän lain nojalla antamansa käskyn tai kiellon tehosteeksi uhkasakon. Uhkasakosta säädetään uhkasakkolaisissa (1113/1990).

52 §

Virkavastuu

Katsastajaan katsastukseen liittyvissä tehtävissä, katsastajien jatkokoulutustoiminnasta vastaavaan henkilöön ja jatkokoulutusta antavaan henkilöön jatkokoulutukseen liittyvissä tehtävissä sekä 5, 40 ja 41 §:ssä tarkoitettuja tarkastuksia suorittavaan henkilöön kyseisissä tehtävissä sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä.

HE 86/2018 vp

virka­v­as­tu­uta koskevia säännöksiä.

Vahingonkorvaus­v­as­tu­usta säädetään va­
hingonkorvaus­l­ai­ssa (412/1974).

Vahingonkorvaus­v­as­tu­usta säädetään va­
hingonkorvaus­l­ai­ssa (412/1974).

*Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä
kuuta 20 _____.*

*Tämän lain voimaan tullessa voimassa ole-
va katsastus­l­u­pa on voimassa 31 päivään
joulu­ku­u­ta 2019, ja sen nojalla katsastus­to­i-
mintaa harjoitetaan tämän lain voimaan tul-
lessa voimassa olleiden säännösten mukai-
sesti.*

2.

Laki

ajoneuvolain 25 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajoneuvolain (1090/2002) 25 §:n 2 momentti, sellaisena kuin se on laissa
321/2017, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

25 §

*Ajoneuvojen rakenne, hallintalaitteet ja va-
rusteet*

Jos matkan hinta perustuu matkan tai ajan
mittaamiseen, luvanvaraiseen henkilöliiken-
teeseen käytettävässä ajoneuvossa on oltava
taksamittari tai hinnan määrittelyssä on käyt-
tettävä muuta laitetta tai järjestelmää, jolla
saavutetaan taksamittaria vastaava mittaus-
tiedon luotettavuus sekä tiedon suojauksen
taso.

Ehdotus

25 §

*Ajoneuvojen rakenne, hallintalaitteet ja va-
rusteet*

Jos matkan hinta perustuu matkan tai ajan
mittaamiseen, luvanvaraiseen henkilöliiken-
teeseen käytettävässä ajoneuvossa on käytet-
tävä hinnan määrittelyssä taksamittaria, joll-
ei matkaa tilata ja makseta sellaisen teknisen
käyttöyhteyden avulla, jolla saavutetaan riit-
tävä mittaustiedon luotettavuus sekä tiedon
suojauksen taso.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä
kuuta 20 .

3.

Laki

mittauslaitelain 34 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan mittauslaitelain (707/2011) 34 §:n 1 momentti seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

34 §

34 §

Valvontaviranomaiset

Valvontaviranomaiset

Tämän lain noudattamista valvovat Turval-
lisuus- ja kemikaalivirasto ja aluehallintovi-
rastot.

Tämän lain noudattamista valvovat Turval-
lisuus- ja kemikaalivirasto ja aluehallintovi-
rastot. Taksamittareiden osalta tämän lain
noudattamista valvoo kuitenkin Liikenteen
turvallisuusvirasto.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä
kuuta 20 . _____

4.

Laki

eräiden tuotteiden markkinavalvonnasta annetun lain 4 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
lisätään eräiden tuotteiden markkinavalvonnasta annetun lain (1137/2016) 4 §:ään uusi 3 momentti seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

4 §

4 §

Valvontaviranomaiset

Valvontaviranomaiset

(lisätään uusi mom.)

Liikenteen turvallisuusvirasto on tässä laissa tarkoitettu markkinavalvontaviranomainen mittauslaitelain soveltamisalaan kuuluvien taksamittareiden osalta.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä
kuuta 20 .
