

KOMMUNIKATIONSUTSKOTTETS BETÄNKANDE 13/2013 rd

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagstiftning om ordnandet av uppgifter som gäller besiktning och enskilt godkännande av fordon

INLEDNING

Remiss

Riksdagen remitterade den 4 april 2013 regeringens proposition med förslag till lagstiftning om ordnandet av uppgifter som gäller besiktning och enskilt godkännande av fordon (RP 17/2013 rd) till kommunikationsutskottet för beredning.

Ställningstagande

I enlighet med riksdagens beslut har grundlagsutskottet lämnat utlåtande i ärendet. Utlåtandet (GrUU 22/2013 rd) återges efter betänkandet.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- trafikråd, ledande sakkunnig Kari Saari, kommunikationsministeriet
- utredningschef Ari Ahonen, Konkurrent- och konsumentverket
- avdelningsdirektör Björn Ziessler, Trafiksäkerhetsverket TraFi
- kommissarie Ilkka Kantola, rörliga polisen
- verkställande direktör Kari Kivikoski, A-katsastus Oy
- verkställande direktör Juha Ovaska, Herttoniemen Autokatsastus Oy

- verkställande direktör Aki Juhakorpi, K1-Katsastajat Oy
- verkställande direktör Janne Tallgren, Lempäälän Autokatsastus Oy
- verkställande direktör Heikki Kääriäinen, Finlands Bussförbund
- verkställande direktör Pekka Aaltonen, Logistiikkayritysten Liitto
- transportexpert Petri Murto, Finlands Transport och Logistik SKAL rf
- verksamhetsledare Jyrki Hautaviita, Privata besiktningsställenäs förbund rf
- verkställande direktör Tero Kallio och teknisk sakkunnig Sami Peuranen, Bilimportörerna r.f.
- utredningschef Juha Valtonen, Trafikskyddet.

Dessutom har skriftliga utlåtanden lämnats av

- undervisnings- och kulturministeriet
- arbets- och näringsministeriet
- Ajovarma Oy Sodankylä
- E. Valjakka Oy
- Karhukatsastus Oy
- Länns autokatsastus Oy
- Autoalan Keskusliitto ry
- Automobilförbundet rf
- Moottoriliikenteen Keskusjärjestö ry
- Besiktningsmännen för Motorfordon rf.

PROPOSITIONEN

I propositionen föreslås att det stiftas lagar om fordonsbesiktningsverksamhet, ordnande av enskilt godkännande av fordon och tillsynsavgift för besiktningsverksamheten. Dessutom föreslås mindre ändringar i lagen om temporärt ordnande av enskilt godkännande av fordon och fordonslagen.

Det föreslås att fordonsbesiktningar fortfarande ska skötas med stöd av koncession, dock så att koncession ska kunna beviljas separat för besiktningar av lätta och tunga fordon. I fråga om periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar av fordon slopas koncessionshavarens nuvarande strikta oberoende av annan verksamhet i fordonsbranschen. Besiktningsens opartiskhet och oberoende säkerställs med andra metoder. Kraven på grundutbildning för besiktare revideras genom att yrkesexamina och specialyrkesexamina börjar beaktas utöver de nuvarande kraven. Enligt förslaget ska en ansvarsförsäkring men inte längre solvens krävas av innehavarna av besiktningskoncession. Besiktningskoncessioner för viss tid slopas. För att säkerställa kvaliteten på besiktningarna tas nya metoder i bruk genom att det krävs ett kvalitetshanteringsystem som är bundet till en standard och genom att Trafiksäkerhetsverket ges större möjligheter än tidigare att kontrollera ett besiktat fordon. Trafiksäkerhetsverket ska inrätta ett offentligt besiktningsserviceregister, där kunderna får aktuell information om tillgången till och priserna på besiktningstjänster.

Det föreslås att bestämmelserna om utförare av enskilt godkännande av fordon revideras genom att lagförslaget som gäller besiktningskon-

cessioner beaktas och genom att den nuvarande lagen kompletteras även i övrigt. Trafiksäkerhetsverket ska ingå avtal med tjänsteproducenter om skötseln av uppgifter för beviljande av enskilda godkännanden. Avtal ska ingås med alla tjänsteproducenter som vill verka i branschen och som uppfyller de föreskrivna kraven. Verket fastställer de ersättningar som ska betalas för enskilda godkännanden, och de ska således inte överenskommas med tjänsteproducenterna. Av beviljare av enskilt godkännande ska krävas oberoende på samma sätt som av innehavare av besiktningskoncession som utför registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktningar. För att säkerställa kvaliteten på enskilda godkännanden ska beviljare av enskilt godkännande ha ett kvalitetssystem som är bundet till en standard.

Det föreslås att det stiftas en separat lag om tillsynsavgift för besiktningsverksamheten. Det är fråga om en avgift av skattenatur. Samtidigt upphör uttaget av avgiften för besiktningsverksamheten. Innehavarna av besiktningskoncession ska betala tillsynsavgift för besiktningsverksamheten för varje besiktning som de utför. I tillsynsavgift för besiktningsverksamheten beräknas årligen inflyta 9,6 miljoner euro till staten.

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

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

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Allmän motivering

Regeringen föreslår en ny lag om fordonsbesiktningsverksamhet, en lag om ordnande av enskilt godkännande av fordon och en lag om tillsynsavgift för besiktningsverksamheten. Dessutom

föreslås ändringar i vissa andra bestämmelser som gäller besiktning. Enligt vad utskottet erfar är syftet bl.a. att öka konkurrensen och utbudet på tjänster, att göra det lättare att komma in i branschen, att sänka kostnaderna för besiktningen och att trygga besiktningstjänsterna regionalt.

Besiktningensbranschen har stegvis öppnats för konkurrens sedan 1994. Men fortfarande är verksamheten tillståndspliktig, och så kommer det enligt propositionen att vara också i fortsättningen. Enligt utredning till utskottet finns det 80-90 företag i besiktningensbranschen och antalet besiktningensställen är ca 350. Under tiden 1.1.2010—30.9.2012 utökades branschen med 23 nya företagare och antalet besiktningensstationer ökade med 66. Utskottet konstaterar att det har skett en positiv utveckling på besiktningensmarknaden under de senaste åren bl.a. i fråga om tillgången till tjänster och prissättningen, och på vissa orter rapporteras priserna ha sjunkit till följd av den ökade konkurrensen. Men tillgången till besiktningstjänster har enligt uppgift inte förbättrats väsentligt i glest bebodda områden. De största aktörernas marknadsandelar har klart sjunkit under de allra senaste åren. Just nu har de två största aktörerna på marknaden dock fortfarande en marknadsandel om ca 60 procent. Dessutom är de geografiska skillnaderna mellan priserna för periodisk besiktning för närvarande ytterst stora: den 10 oktober 2013 kostade besiktningen i Heinola 39 euro och i Ivalo 115 euro. Därför anser utskottet att de mål som gäller att främja konkurrens är motiverade och värda att satsa på.

Utskottet instämmer i den åsikt som uttrycktes vid utfrågningen av sakkunniga, att den aktuella reformen bildar en helhet där olika bestämmelser samverkar och där flera av bestämmelserna i lagförslaget är beroende av varandra. Därför måste bestämmelserna betraktas ur ett samlat perspektiv.

Oberoende inom besiktningensverksamheten

Enligt propositionen slopas kravet på koncessionshavarens nuvarande strikta oberoende i fråga om periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar av fordon. Koncession för periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar kan enligt propositionens 11 § 1 mom. med avvikelse från det nuvarande också beviljas sökande som bedriver eller står i ett kommersiellt, ekonomiskt eller annat beroendeförhållande till någon som bedriver tillverkning, import, handel, planering,

marknadsföring, reparation eller service som gäller fordon eller delar till fordon, skadegranskning av fordon i anslutning till försäkringsverksamhet eller tillståndspliktig trafik. Koncessionen kan således i fortsättningen beviljas t.ex. företag i service- och reparationsbranschen eller andra som verkar i fordonsbranschen. Med tillämpning av principen om att få alla tjänster över en disk kunde fordonet t.ex. servas och besiktigas på samma ställe. Andra åtgärder än besiktning som utförs på fordonet ska enligt 23 § 3 mom. alltid särskiljas från besiktningen.

Med tanke på kunderna ställer sig utskottet principiellt positiv till att all service ges på samma ställe. Men fordonsinnehavarnas rättssäkerhet, trafiksäkerheten och bl.a. kraven på en god förvaltning medför att besiktningen måste vara oberoende, tillförlitlig och i övrigt adekvat. Därför har det vid utfrågningen av sakkunniga ansetts oroväckande att kraven på besiktning delvis föreslås bli lindrigare med motiveringar som ökad konkurrens och främjande av tillgången på tjänster och tillträde till marknaden. Dessutom framkom som en synpunkt att besiktningensbranschen måste förbli oberoende av den övriga fordonsbranschen för att opartiskhet, kvalitet och transparens ska kunna garanteras.

I sitt utlåtande i ärendet GrUU 22/2013 rd bedömer grundlagsutskottet bl.a. förslagen till ändring av kravet på koncessionshavarens oberoende. Besiktning är enligt grundlagsutskottet en förvaltningsuppgift som kräver att verksamheten är oberoende och neutral för att kraven på rättssäkerhet och god förvaltning ska kunna uppfyllas. Grundlagsutskottet ansåg att bestämmelserna sammantaget avser dessa synpunkter så långt som det är möjligt med hänsyn till verksamhetens art och att regleringen således inte strider mot 124 § i grundlagen. Grundlagsutskottet ansåg emellertid dock att det kan hända att besiktningensställena blir mångfald fler om det uttalade kravet på oberoende slopas. Risken är stor att bestämmelserna om oberoende och neutralitet inte följs, när besiktningar utförs av reparations- och serviceföretag och bland annat när konkurrensen inom branschen hårdnar och det finns kommersiella intressen att beakta, anser

grundlagsutskottet. Därför är det mycket viktigt att Trafiksäkerhetsverket bevakar och övervakar besiktningsverksamheten så effektivt och heltäckande som möjligt. Det finns enligt grundlagsutskottet all anledning att senare göra en övergripande utvärdering av hur kravet på oberoende och neutralitet har följts och att i förekommande fall se till att bestämmelserna revideras. När det gäller den här typen av bestämmelser är det enligt grundlagsutskottet viktigt att nykomlingar på marknaden blir ordentligt informerade om sin ställning och sina skyldigheter och inte minst om de krav som de allmänna förvaltningslagarna för med sig.

Kommunikationsutskottet konstaterar att det på grund av besiktningens karaktär är ytterst viktigt att dess tillförlitlighet säkerställs också i fortsättningen. Besiktningen är betydelsefull bl.a. med tanke på trafiksäkerheten trots att utfrågningen av sakkunniga också har lyft fram att trafikolyckor numera ytterst sällan förorsakas av tekniska fel. Ändå är det uppenbart att ett väl fungerande besiktningssystem bidrar till att minska antalet trafikolyckor förorsakade av tekniska fel.

I propositionen föreslås flera bestämmelser som ska bidra till att trygga besiktningens oberoende och tillförlitlighet särskilt vid periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar: koncession för dem ska i fortsättningen ges också aktörer som även i övrigt arbetar i fordonsbranschen. Enligt 7 § i det första lagförslaget krävs det för besiktningskoncession bland annat att sökanden har ordnat sin verksamhet så att annan fordonsrelaterad verksamhet än besiktning inte inverkar på slutresultatet av besiktningen. Enligt 23 § 2 mom. i det första lagförslaget ska besiktningen också ordnas så att andra omständigheter än bedömningen av fordonets skick och hur det stämmer överens med gällande bestämmelser och föreskrifter inte kan påverka slutresultatet av besiktningen. Enligt 23 § 3 mom. föreskrivs att om besiktningsstället erbjuder andra åtgärder för fordonet utöver besiktningen, ska det på besiktningsstället gå att få besiktning som en separat åtgärd som är prissatt för sig.

Dessutom ska enligt 23 § 3 mom. besiktning och andra åtgärder klart särskiljas från varandra tidsmässigt och även i övrigt. Det innebär enligt motiveringen bl.a. att besiktningen ska skötas som en helhet och fordonet får t.ex. inte repareras under pågående besiktning. Vidare handlar det om ett offentligt förvaltningsuppdrag på vilket huvudsakligen tillämpas bestämmelserna om s.k. god förvaltning såsom bestämmelserna om jäv i förvaltningslagen (434/2003). Det enda undantaget från dessa bestämmelser i förvaltningslagen blir att besiktaren enligt 24 § får utföra en periodisk besiktning eller kontrollbesiktning av ett fordon, även om hans eller hennes arbetsgivare har fört in fordonet i landet eller sålt det eller fordonet har genomgått service eller reparation i arbetsgivarens företag. På så sätt möjliggörs service på ett och samma ställe om kunden så önskar: fordonet kan servas och besiktas under samma besök. Fordon som ägs eller innehas av innehavaren av besiktningskoncessionen eller dennes företag får däremot inte genomgå periodisk besiktning eller kontrollbesiktning på koncessionshavarens verksamhetsställe. På motsvarande sätt får besiktning av ett fordon inte utföras av samma person som har reparerat eller servat fordonet.

Enligt 7 § 1 mom. i lagförslag 1 ska den som beviljas koncession dessutom vara tillförlitlig och i 15 § föreskrivs om förutsättningar för besiktarens tillförlitlighet. På grundval av 5 punkten i 7 § 1 mom. ska den som beviljas besiktningskoncession ha ett kvalitetshanteringssystem enligt standarden SFS-EN ISO 9001, och i 3 kap. i lagförslag 1 föreskrivs om kraven på besiktarens yrkesskicklighet och utbildning.

Utskottet antar att övervakningens betydelse ökar väsentligt när det föreslagna systemet tas i bruk. Enligt propositionen övervakar Trafiksäkerhetsverket koncessionshavarens besiktningsverksamhet och utför inspektioner av besiktningsställen och utförda besiktningar. Utifrån erhållen utredning konstaterar utskottet att övervakningen i fortsättningen inriktas mer än förr på hur besiktningen genomförs i praktiken, utöver den allmänna övervakningen av koncessionshavarna.

På grundval av utfrågning av sakkunniga och enligt erhållen utredning anser utskottet att om de ovan nämnda bestämmelserna som tryggar besiktningens oberoende och tillförlitlighet kompletteras med effektiv övervakning kan de trygga besiktningens allmänna tillförlitlighet och verksamhetens saklighet i övrigt, om de tillämpas och genomförs på behörigt sätt. Men utskottet vill starkt betona övervakningens betydelse när det gäller att säkerställa att bestämmelserna iakttas och att eventuella oegentligheter förhindras.

Enligt lagförslag 2 om ordnande av enskilt godkännande förutsätts dock fortfarande oberoende på samma sätt som nu. Utskottet konstaterar att enskilt godkännande handlar om en åtgärd som utförs endast en gång och genom vilken fordonet godkänns för användning i trafik. Periodisk besiktning handlar däremot främst om att säkerställa att fordonet hålls i skick. Registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktningar är i likhet med enskilt godkännande åtgärder av typen godkännande för trafik. I fråga om dessa specialbesiktningar anser utskottet det behövt och ändamålsenligt att i enlighet med propositionen i stor utsträckning förutsätta oberoende enligt de nuvarande bestämmelserna. Utskottet välkomnar att de aktörer som utför de ovan nämnda specialbesiktningarna också ska erbjuda periodisk besiktning och kontrollbesiktning inom samma fordonsklass. På så sätt finns det också i fortsättningen oberoende aktörer på marknaden som erbjuder periodiska besiktningar. Utskottet ser särskilt positivt på att det ger kunderna möjligheter att själva välja vilka besiktningstjänster de vill anlita.

Enligt 59 § 2 mom. i lagförslag 5 får s.k. efterkontroll i fortsättningen utföras på vilket besiktningställe som helst, dvs. den måste inte längre utföras där den ursprungliga besiktningen utfördes. Utskottet anser att detta är ett mycket gott förslag som leder till ett smidigare förfarande ur kundsynvinkel.

Övervakning av besiktningen

Enligt förslaget ska Trafiksäkerhetsverket också i fortsättningen bevilja besiktningsskoncessioner och övervaka att bestämmelserna iakttas.

I lagförslaget ingår flera bestämmelser som ska säkerställa att Trafiksäkerhetsverket har förutsättningar för en adekvat övervakning. Enligt 5 § i lagförslag 4 ska tillsynsavgiften av skattenatur för besiktningen höjas med 0,80 euro. Det ger möjligheter att utöka verkets övervakningsresurser. Enligt 40 § i lagförslag 1 kan verket anlita externa tjänsteproducenter för att inspektera bl.a. besiktningställen och dessutom ska verket ha den rätt att få upplysningar som uppgiften kräver. Enligt 37 § 2 mom. i lagförslag 1 ska det kontrolleras vart femte år att kraven för beviljande av koncession och tillstånd fortfarande uppfylls. Verket kan enligt bestämmelserna i 6 kap. också kontrollera ett besiktat fordon på nytt eller förelägga om kontrollbesiktning. Under de förutsättningar som föreskrivs i 43 § i lagförslag 1 kan koncessionshavaren påföras anmärkning eller varning, eller i sista hand kan koncessionen återkallas på viss tid eller helt och hållet. Besiktaren kan för sin del tilldelas anmärkning eller varning eller förbud mot att utföra besiktningar för högst sex månader.

Utskottet fäster särskild vikt vid att Trafiksäkerhetsverket i fortsättningen garanteras tillräckliga resurser av god kvalitet för att genomföra tillsynen. Tillsynen behövs för att det i fortsättningen ska säkerställas att det nya sättet att ordna besiktning inte får oönskade följder eller äventyrar att besiktningen utförs på behörigt sätt. Vissa sakkunniga har bl.a. befarat att det kan utföras reparationer som besiktningen egentligen inte kräver. Utskottet föreslår att riksdagen godkänner ett uttalande som betonar bl.a. att en effektiv och heltäckande kontroll är av central betydelse (*Utskottets förslag till uttalande 1*).

Enligt 36 § i lagförslag 1 ska Trafiksäkerhetsverket följa det regionala utbudet av besiktningstjänster, utvecklingen av de avgifter som tas ut för besiktning och besiktningssamheten även i övrigt. Verket ger varje år kommunikationsministeriet en redogörelse för uppfölj-

ningsresultaten. Utskottet anser det också synnerligen viktigt att verkningarna följs upp och utvärderas effektivt och föreslår att riksdagen godkänner ett uttalande i ärendet (*Utskottets förslag till uttalanden 2 och 3*).

Separat besiktning av tunga och lätta fordon

För närvarande ska koncessionshavaren kunna besikta både tunga och lätta fordon. Ändå är andelen besiktningar av tunga fordon för närvarande endast ca sex procent av alla besiktningar. Den nuvarande skyldigheten har enligt vad utskottet erfår lett till överkapacitet i fråga om besiktning av tunga fordon, överlappning i besiktningssystemet och samtidigt till en låg nyttjandegrad. Branschen har också tvingats investera i apparatur som i praktiken är onödig. Mot den bakgrunden välkomnar utskottet att besiktningsskoncessionerna enligt 6 § i lagförslag 1 i fortsättningen kan beviljas separat för lätta fordon eller för tunga fordon, eller för båda.

Sakkunniga hävdar att besiktningstillägena för tunga fordon kan bli märkbart färre till följd av det slopade obligatoriet. Men enligt utredning kan tillgången på besiktningar för tunga fordon i fortsättningen tryggas bl.a. genom att verkstäder för tunga fordon kan komma in på besiktningsskoncessionsbranschen. Dessutom ska det enligt 8 § i lagförslag 1 bli möjligt att trygga besiktningen för tunga fordon i glesbygdsområden genom att inrätta besiktningstillägen för tunga fordon med lägre krav än vanligt. Koncession för periodisk besiktning av tunga fordon kan beviljas i perifera områden även om sökandens lokaler eller anordningar på besiktningstillägget till smärre delar inte uppfyller de krav som föreskrivs i denna lag eller i bestämmelser eller föreskrifter som utfärdas med stöd av den. Trafiksäkerhetsverket ska återkalla en sådan koncession om regionen senare får ett besiktningstilläge som uppfyller samtliga krav. Verksamheten enligt den återkallade koncessionen får dock fortsätta ett år efter att ett besiktningstilläge som uppfyller samtliga krav har inrättats i orten. Utskottet erfår att undantagsbestämmelserna inte ska ändra på besiktningarnas innehåll, och förslaget leder således inte till att trafiksäkerheten försämrats. Utskottet

anser den föreslagna 8 § viktig för tryggheten av den lokala tillgången på besiktning för tunga fordon. Likväl anser utskottet att det också är väsentligt att den marginal som förslaget medger tillämpas rättvist med avseende på olika aktörer.

Det är ytterst angeläget, menar utskottet, att tillräckliga besiktningar för tunga fordon säkerställs när lagen verkställs och dess verkningar utvärderas. Det får inte bli oskäligt glest mellan besiktningstillägena och reformen får inte leda till dyrare besiktning av tunga fordon. Utskottet finner det ytterst viktigt att ändringar i fråga om besiktningssystemet och priserna följs upp med omsorg.

Krav på besiktarnas utbildning

Besiktarna kan i fortsättningen vid sidan av ingenjörs- och teknikerutbildning också ha en för branschen lämplig specialyrkesexamen som grundutbildning. Den nuvarande regleringen kräver i praktiken ingenjörsexamen som grundutbildning. Propositionen utgår från att det ska gå att komma in på besiktningsskoncessionsbranschen också genom vissa mer konkret orienterade yrkesexamina. Det här stöder utskottet helt. Besiktarna ska också i fortsättningen avkrävas fortbildning utöver grundutbildningen för att säkerställa att deras kunskaper och färdigheter räcker till.

Utfrågningen av sakkunniga gav vid handen att det borgar för smidighet i systemet att tillträde till jobb som besiktare inte binds till en enskild examen, examensbenämning eller ett enskilt utbildningsprogram. Det ska gå att skaffa sig den kunskap som behövs på flera sätt. Det är viktigt att det lagstiftas tillräckligt detaljerat om kraven på besiktarnas grundutbildning, anser utskottet. Men enligt uppgift är andra lagberedningsprojekt som gäller utbildning för närvarande aktuella. De behöver beaktas redan i detta skede när det gäller utbildningen för besiktare, påpekar utskottet. Därför föreslår utskottet ändringar i bestämmelserna om utbildning. De specificeras i detaljmotiveringen.

Enligt utskottet är det mycket viktigt att man också i fortsättningen genom utbildning kan se till att det finns besiktningsskoncessionskompetens i tillräck-

lig utsträckning för att fylla de specifika besiktningsskraven för de olika fordonskategorierna.

Vissa andra synpunkter

Koncessionshavaren ska enligt propositionen ha ett kvalitetshanteringssystem som följer standarden SFS-EN ISO 9001. Det ska bidra till att säkerställa att gällande bestämmelser iakttas på behörigt sätt. Syftet är att kvalitetshanteringssystemet ska vara ett centralt redskap i det dagliga arbetet på besiktningstillägena.

Vid utfrågningen av sakkunniga har det påpekats att om kravet på oberoende lindras behövs ett ackrediterat kvalitetssäkringssystem enligt standarden ISO 17020. Men propositionen utgår från att ett kvalitetshanteringssystem enligt standarden ISO 9001 räcker för att säkra kvaliteten. Ett system baserat på ackreditering enligt standarden ISO 17020 blir enligt utredning klart dyrare och mer arbetskrävande att administrera än ett kvalitetshanteringssystem enligt standarden ISO 9001. Utskottet anser att en striktare standard försvagar särskilt små företags möjligheter att komma in på besiktningsskylten. Det skulle inte ge mer tjänsteutbud och ökad konkurrens i gleset bebodda områden. Utskottet anser att det ändringsförslag som framställdes vid utfrågningen av sakkunniga skulle innebära större utmaningar i förhållande till resurserna för små företag än för stora, vilket på längre sikt kan ge en ökad koncentrerings av besiktningsskylten.

I samband med behandlingen har utskottet också övervägt ett system med en ambulerande besiktare. Det skulle basera sig på oberoende besiktningstillägen och dessutom anlita av oberoende besiktare som besöker kommersiella verkstäder. Modellen kunde bl.a. bidra till besiktningstjänster i glesbygdsskylten. Den gällande lagen möjliggör enligt utredning att ett oberoende besiktningsskylt besöker olika tillägen, men företaget ska i så fall ansöka om koncession separat för varje tilläge. Utskottet konstaterar att modellen med en ambulerande besiktare inte har gått att bedöma tillräckligt detaljerat i samband med behandlingen av propositionen. Men utskottet anser det viktigt att möjligheterna att utnyttja modellen i fortsättningen

bedöms grundligt i samband med bedömningen av lagens verkningar och den utredning som avses i utskottets förslag till uttalande.

Utskottet observerar att ett trafiksäkerhetspaket just nu bereds på EU-nivå. I det ingår också att revidera besiktningsskylt. Den aktuella propositionen står enligt utredning inte i konflikt med de EU-bestämmelser som bereds.

Grundlagsutskottet påpekade att näringsidkare som har koncession på grundval av den gällande lagen kan ha hunnit investera i utrustning, exempelvis för besiktning av tunga fordon, som inte längre behövs eller som de har liten användning för efter lagändringen. Åtminstone i enskilda fall och på lokal nivå kan detta vara skadligt för lönsamheten och värdet på egendomen. Näringsidkaren kan i det rådande läget trots allt inte utgå från att lagstiftningen aldrig ändras, anser grundlagsutskottet och menar att regleringen inte heller i detta avseende är problematisk med avseende på grundlagen. Ändå bad grundlagsutskottet kommunikationsutskottet ta ställning till om effekterna av lagändringarna kan lindras.

Kommunikationsutskottet har i samband med behandlingen grundligt utvärderat frågor som gäller investeringar i besiktningsskylt. De betydande investeringarna i besiktning av tung materiel får absolut inte äventyras oskäligt, menar utskottet. De eventuella investeringarna gjordes ursprungligen för verksamhet där koncessionerna beviljades på visstid för fem år. Amorteringstiden för dessa investeringar har enligt utredning i typfallet varit relativt kort. En betydande del av besiktningsskyltägarna har enligt utredning åtminstone delvis hyrt lokaler eller apparatur för besiktning av tung materiel av andra aktörer. Lagförslaget innehåller skäliga övergångstider, men utskottet anser ändå att det bör lämnas åtminstone sex månader mellan att lagen godkänns och att den träder i kraft för att aktörerna ska hinna förbereda sig inför förnyelserna. Enligt den gällande lagen krävde koncession för periodisk besiktning alltid anskaffning av redskap för både lätta och tunga fordon även om aktören främst skulle ha besiktat lätta fordon. I fortsättningen kan koncessionen däremot beviljas flexibelt antingen separat för lätta eller

tunga fordon eller för båda. Utskottet menar att ändringen förhindrar onödiga investeringar vilket är en klar förbättring. Utskottet finner det angeläget att branschens aktörer underrättas om den nya regleringen i god tid så att det inte görs investeringar som efter ikraftträdandet visar sig vara obehövliga.

I 13 § i det fjärde lagförslaget ingår en bestämmelse som säger att den direktör vid Trafiksäkerhetsverket som ansvarar för administrativa ärenden har rätt att på statens vägnar anföra besvär över Trafiksäkerhetsverkets beslut. Det betyder att Trafiksäkerhetsverket har rätt att anföra besvär över sina egna beslut med anledning av begäran om omprövning. Grundlagsutskottet utvärderade bestämmelsen i sitt utlåtande, föreslog vissa ändringar och framhöll att det fortfarande kan anses mycket exceptionellt att en myndighet har rätt att överklaga sina egna beslut, och med avseende på 21 § i grundlagen är förfarandet en aning tvivelaktigt. Kommunikationsutskottet föreslår att bestämmelsen stryks helt på de grunder som specificeras i detaljmotiveringen.

Övergångsbestämmelser och ikraftträdande

Enligt 58 § i lagförslag 1 gäller de besiktningskoncessioner som i kraft vid lagens ikraftträdandet som sådana den tid som anges i koncessionen. Om giltigheten för en besiktningskoncession som gäller vid lagens ikraftträdande går ut tidigare än tre år från ikraftträdandet, får koncessionshavaren fortsätta den koncessionsenliga besiktningsverksamheten med stöd av koncessionen i fråga i tre år från ikraftträdandet efter att ha anmält detta skriftligt till Trafiksäkerhetsverket. I så fall utförs besiktningarna enligt de bestämmelser som gällt när den nya lagen träder i kraft.

På grundval av erhållen utredning anser utskottet att den föreslagna övergångstiden är tillräcklig också med avseende på dem som nu verkar i branschen. Dessutom är det av central betydelse, som utskottet ser det, att också de nuvarande besiktningsföretagen framdeles har en rättvis möjlighet att utöka sitt tjänsteutbud med t.ex. reparationstjänster.

De föreslagna lagarna avses träda i kraft i början av 2014. Men utskottet vill betona att bl.a. aktörerna på den nuvarande besiktningsmarknaden bör ges skäligen med tid för att anpassa sig till de nya bestämmelserna. Som ovan konstaterades anser utskottet att det är skäligen att lämna minst sex månader mellan det att propositionen godkänns och att lagen träder i kraft. När det gäller lagen om enskilt godkännande av fordon är det dock enligt erhållen utredning ändamålsenligt att lagen träder i kraft först den 1 januari 2015, eftersom den temporära lagen om enskilt godkännande av fordon gäller till slutet av 2014.

Detaljmotivering

LAGFÖRSLAG 1

7 §. Föresättningar för beviljande av besiktningskoncession. I lagförslag 1 ingår bestämmelser om en viss självtillsyn från besiktningsföretagarnas sida. Den grundar sig på tillämpningen och efterlevnaden av ett kvalitetsledningssystem enligt standarden SFS-EN ISO 9001.

Formuleringen av 7 § 1 mom. 5 punkten i förslaget begränsar certifieringen av kvalitetsledningssystemet till att genomföras av det enskilda besiktningsstället och kan enligt uppgift till utskottet strikt tolkat hindra användningen av den allmänt tillämpade s.k. multi-site-certifieringen. Multi-site-certifiering innebär att om ett företag har flera verksamhetsställen med motsvarande verksamhet, så kan endast en viss del av dem inspekteras. Det finns definierade minimivärden för urvalet som ska vara såväl slumpmässigt som baserat på riskbenägenhet.

Enligt utskottet kan propositionens formulering om certifiering av enskilda besiktningsställen strikt tolkad leda till att varje besiktningsställe måste ha ett eget kvalitetsledningssystem och certifiera varje verksamhetsställe för sig. Företagens kvalitetsledningssystem är i allmänhet uppbyggda så att de är mera brett upplagda och täcker hela företagets verksamhet. Att varje verksamhetsställe inspekteras separat skulle i många avseenden leda till överlappningar och extra kostnader.

För att de aktörer som har flera verksamhetsställen av samma typ ska ha möjlighet att genomföra den certifiering som lagen kräver på ett kostnadseffektivt sätt, föreslår utskottet att formuleringen i 7 § 1 mom. 5 punkten ändras så att certifieringen kan genomföras med hjälp av multi-site-certifiering.

Utskottet understryker att trots att varje verksamhetsställe som en viss koncessionshavare har inte inspekteras särskilt i samband med certifieringsprocessen, ska samtliga verksamhetsställen följa det kvalitetsledningssystem som lagen kräver.

18 §. Grundutbildning för besiktare. Vid utfrågningen av de sakkunniga framkom det ett behov av att ändra bestämmelserna om besiktarnas utbildning så att de inte behöver ändras i samband med den reform utbildningsstyrelsen håller på att genomföra i fråga om yrkeshögskolor och utbildningsprogram. Regeringen överlämnade en proposition om det första skedet av yrkeshögskolereformen (RP 9/2013 rd) till riksdagen i februari 2013, och riksdagen godkände den i slutet av våren.

Utifrån en utredning föreslår utskottet ändringar i bestämmelserna om grundutbildning i det första och andra lagförslaget. Utskottet föreslår att det som benämning på den grundutbildning för besiktare som krävs i 18 § 1 mom. i lagförslag 1 används yrkeshögskoleexamen i teknik i enlighet med bestämmelserna om yrkeshögskolor. Enligt uppgift kommer man eventuellt att avstå från utbildningsprogrammen i samband med den aktuella högskolereformen. Utskottet föreslår att omnämnandet av att den examen som krävs ska vara avlagd inom ett utbildningsprogram ska strykas i bestämmelserna. För att det ska kunna fastställas att besiktaren har tillräcklig grundutbildning måste det i stället nämnas vilka ämnen som bör ha studerats och i vilken omfattning. Utskottet föreslår att det anges minimiantalet studiepoäng för de grundläggande och yrkesinriktade studier som ska krävas och som enligt uppgift motsvarar tillräckligt omfattande grundläggande studier. Utskottet föreslår också att kravet på att studierna i den exa-

men ska ingå i den examen som avlagts ska tas bort. De studier omfattande 30 studiepoäng som krävs kan därmed ingå i en yrkeshögskoleexamen i teknik eller avläggas som separata studier, t.ex. efter avläggandet av en yrkeshögskoleexamen i teknik som inte omfattar sådana studier. Det antal minimipoäng som krävs kan sedan avläggas antingen helt eller delvis som separata, kompletterande studier. Utskottet föreslår dessutom att motsvarande ändringar i fråga om utbildningsprogram görs i 18 § 4 mom. Enligt utskottet är det mycket viktigt att man också i fortsättningen genom utbildning kan se till att det finns besiktningskompetens i tillräcklig utsträckning för att fylla de specifika besiktningskraven för de olika fordonsklasserna.

Enligt motiveringen till regeringens proposition uppfyller examen vid biltekniska studielinjen vid en teknisk läroanstalt eller motsvarande examen på teknikernivå liksom examen på ingenjörsnivå fortfarande kraven på grundutbildning för alla besiktningsuppgifter. Detta nämns i en övergångsbestämmelse till lagförslaget.

19 §. Vidareutbildning för besiktare. Utskottet föreslår att benämningen på de studier som nämns i 2 mom. ändras så att de motsvarar de ändringar som föreslås i 18 § 1 mom.

20 §. Undantag från kravet på grundutbildning. Utskottet föreslår att paragrafen ändras så att den motsvarar de ändringar som utskottet föreslår i 18 § 1 mom.

31 §. Ansökan om vidareutbildningstillstånd. Utskottet föreslår för tydlighets skull att det i 1 mom. 5 punkten i lagförslaget ska krävas att en utredning över utbildningens innehåll ska fogas till ett vidareutbildningstillstånd i stället för ett detaljerat utbildningsprogram.

39 §. Inspektioner av besiktningsställen och utbildningsställen. Enligt grundlagsutskottets utlåtande är det skäl att i lagstiftning om granskningar och inspektioner med karaktären av tillsyn hänvisa till den bestämmelse i förvaltningslagen, 39 §, som reglerar procedurerna för inspektioner i samband med behandlingen av

förvaltningsärenden. Kommunikationsutskottet föreslår att en hänvisning till den bestämmelsen fogas till 39 § i det första lagförslaget. I 39 § i förvaltningslagen sägs bl.a. att en myndighet i regel ska underrätta en part som direkt berörs av ärendet om tidpunkten för när en inspektion inleds, att parten har rätt att närvara vid inspektionen och framföra sin åsikt om omständigheter som har samband med den, att inspektionen skall förrättas utan att orsaka oskälig olägenhet och att den som förrättar inspektion utan dröjsmål ska avfatta en skriftlig inspektionsberättelse över inspektionen.

41 §. Kontroll av besiktade fordon. Utskottet noterar att det i 41 § 1 mom. i det första lagförslaget ingår en bestämmelse där det föreslås att Trafiksäkerhetsverket i syfte att övervaka hur besiktningarna utförs ska få befogenhet att stoppa fordonet när det lämnar besiktningssället för att utföra en ny kontroll av fordonet. Utskottet anser att övervakningen och kontrollerna av besiktningarna är mycket viktiga för att det ska kunna säkerställas att bestämmelserna iakttas. Den föreslagna ordalydelsen är emellertid alltför vag, och den är alltför oskälig från kundens synpunkt. Det verkar vara så, att den föreslagna formuleringen kan göra det möjligt att t.ex. stoppa ett fordon för att utöva tillsyn över en innehavare av besiktningskoncession ganska lång tid efter besiktningen, bl.a. på en närliggande väg när fordonet lämnat besiktningssället. Utskottet anser att det med tanke på de kontroller som avses i bestämmelsen är tillräckligt att de utförs på fordon som fortfarande är kvar på besiktningssället.

Utskottet föreslår därför att 41 § 1 mom. ändras så att ett fordon kan stoppas bara då det fortfarande befinner sig på besiktningssället. En tjänsteman från Trafiksäkerhetsverket kan därmed stoppa ett fordon endast innan det har lämnat besiktningssället. Utskottet understryker att Trafiksäkerhetsverket måste ge de enskilda inspektörerna tydliga direktiv för hur kontrollerna ska genomföras och att proceduren ska genomföras snabbt och även i övrigt på ett sådant sätt

att föraren i det inspekterade fordonet besvärar så litet som möjligt.

56 §. Närmare bestämmelser. Enligt 7 § 1 mom. 5 punkten i lagförslag 1 ska de föreskrivna och bestämda kraven på besiktningssamheten beaktas i kvalitetsledningssystemet. Enligt utskottet är det nödvändigt att utfärda närmare bestämmelser på lägre nivå, och det föreslår därför att ett bemyndigande att utfärda närmare bestämmelser genom förordning av kommunikationsministeriet också när det gäller kvalitetsledningssystemet ska fogas till 56 § i lagförslaget.

LAGFÖRSLAG 2

13 §. Krav på grundutbildning för utförare av enskilt godkännande. Utskottet föreslår att kravet på grundutbildning för utförare av enskilt godkännande ändras så att det motsvarar de ändringar gällande kraven som utskottet föreslagit i 18 § 1 mom. i det första lagförslaget.

LAGFÖRSLAG 4

13 §. Sökande av ändring hos förvaltningsdomstolen. I 13 § i det fjärde lagförslaget ingår en bestämmelse som säger att den direktör vid Trafiksäkerhetsverket som ansvarar för administrativa ärenden har rätt att på statens vägnar anföra besvär över Trafiksäkerhetsverkets beslut. Det betyder att Trafiksäkerhetsverket har rätt att anföra besvär över sina egna beslut med anledning av begäran om omprövning. Enligt grundlagsutskottet har utskottet redan tidigare intagit den hållningen att det skadar en korrekt behandling av ärenden och underminerar myndigheternas beslutsfattande som ska basera sig på betryggande utredning och beredning om en myndighet strax efter att ha fattat ett beslut kan bestrida beslutet genom att överklaga det. I propositionen är statens besvärsmätt i sig korrekt avgränsad, det vill säga till sådana fall där det är viktigt för samordnad rättspraxis att ärendet får avgöras i domstol. Det är trots det tillbörligt att förbehålla någon annan än en tjänsteman på den myndighet som fattar beslutet rätten att överklaga det, påpe-

kar grundlagsutskottet. Det kan fortfarande anses mycket exceptionellt att en myndighet har rätt att överklaga sina egna beslut, och med avseende på 21 § i grundlagen är förfarandet något tvivelaktigt.

Också kommunikationsutskottet anser att bestämmelsen är exceptionell. Den bestämmelse med motsvarande formulering som ingår i lagen om tillsynsavgift för flygtrafiken (1249/2005) har enligt uppgift till utskottet inte tillämpats en enda gång. Utskottet föreslår att bestämmelsen om ändringssökande, som alltså enligt grundlagsutskottet är något tvivelaktig med hänsyn till 21 § i grundlagen, slopas. I eventuella problem-situationer kan man vid behov använda sig av de

normala förfarandena för rättelse och ändring av felaktiga myndighetsbeslut.

Utskottets förslag till beslut

Riksdagen

godkänner lagförslag 3 och 5 utan ändringar,

godkänner lagförslag 1, 2 och 4 med ändringar (Utskottets ändringsförslag) och

godkänner tre uttalanden (Utskottets förslag till uttalanden).

Utskottets ändringsförslag

1.

Lag

om fordonsbesiktningsverksamhet

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 kap.	
Allmänna bestämmelser	
1—3 §	
(Som i RP)	
2 kap.	
Besiktningskoncession	
4—6 §	
(Som i RP)	

7 §

Förutsättningar för beviljande av besiktningskoncession

För att besiktningskoncession som berättigar till periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar ska kunna beviljas krävs att

(1—4 punkten som i RP)

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

(6—12 punkten som i RP)
(2—4 mom. som i RP)

8—14 §
(Som i RP)

3 kap.

Krav på personer som svarar för besiktnings- verksamhet och på besiktare

15—17 §
(Som i RP)

18 §

Grundutbildning för besiktare

Av en besiktare som utför periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar förutsätts som grundutbildning minst

1) *yrkeshögskoleexamen i teknik och antingen minst 30 studiepoäng omfattande grund- och yrkesstudier i fordonsteknik vid en yrkeshögskola eller minst 30 studiepoäng omfattande andra lämpliga grund- och yrkesstudier i maskinteknik vid en yrkeshögskola,*

(2 och 3 punkten som i RP)

(2 och 3 mom. som i RP)

Efter att ha hört undervisnings- och kulturministeriet och Utbildningsstyrelsen meddelar Trafiksäkerhetsverket vid behov närmare föreskrifter om vilka

1) *grund- och yrkestudier* som anses som sådana andra lämpliga *grund- och yrkesstudier i maskinteknik* som avses i 1 mom. 1 punkten,

(2—4 punkten som i RP)

19 §

Vidareutbildning för besiktare

(1 mom. som i RP)

Inträdeskravet till utbildningsperioden för lätta fordon i den utbildning i periodisk besiktning som avses i 1 mom. är verkstadserfarenhet eller motsvarande erfarenhet av fordonsbranschen. Utöver *grund- och yrkesstudier i fordonsteknik*

vid en yrkeshögskola krävs sex månader sådan erfarenhet, utöver andra lämpliga *grund- och yrkesstudier i maskinteknik* vid en yrkeshögskola tolv månader samt utöver specialyrkesexamen eller yrkesexamen tre år.

(3 och 4 mom. som i RP)

20 §

Undantag från kravet på grundutbildning

En person uppfyller kravet på grundutbildning för besiktare enligt 18 §, om han eller hon har *avlagt antingen minst 30 studiepoäng omfattande grund- och yrkesstudier i fordonsteknik eller minst 30 studiepoäng omfattande andra lämpliga grund- och yrkesstudier i maskinteknik enligt 18 § 1 mom. 1 punkten som ingår i studiekraven för en yrkeshögskoleexamen i teknik.* Undantaget gäller 2 år efter avläggandet av det slutprov som ansluter sig till utbildningen i periodisk besiktning av lätta fordon.

21 §
(Som i RP)

4 kap.

Allmänna krav på besiktningar

22—28 §
(Som i RP)

5 kap.

Vidareutbildningstillstånd

29 och 30 §
(Som i RP)

31 §

Ansökan om vidareutbildningstillstånd

Vidareutbildningstillstånd söks skriftligt hos Trafiksäkerhetsverket. Till ansökan ska fogas (1—4 punkten som i RP)

5) en utredning om utbildningens innehåll, av vilken framgår undervisningsämnena, tidtabellen för dem samt undervisningsmetoderna,

(6 och 7 punkten som i RP)

(2 och 3 mom. som i RP)

32—35 §
(Som i RP)

6 kap.

Tillsyn

Tillsyn över att verksamheten är ändamålsenlig

36—38 §
(Som i RP)

39 §

Inspektioner av besiktningsställen och utbildningsställen

Trafiksäkerhetsverket har rätt att på ställen där verksamhet som avses i besiktningskoncessionen eller vidareutbildningstillståndet bedrivs företa de inspektioner som behövs för skötseln av de tillsynsuppgifter som avses i denna lag. Koncessionshavaren och tillståndshavaren är skyldig att ordna förhållandena så att en inspektion kan utföras. Inspektioner får inte ske i utrymmen som används för permanent boende. *Bestämmelserna i 39 § i förvaltningslagen ska iakttas vid inspektionerna.*

40 §
(Som i RP)

41 §

Kontroll av besiktade fordon

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

(2—4 mom. som i RP)

42—47 §
(Som i RP)

7 kap.

Särskilda bestämmelser

48—55 §
(Som i RP)

56 §

Närmare bestämmelser

(1 mom. som i RP)

Närmare bestämmelser om förutsättningarna för beviljande av besiktningskoncession, om kvalitetsledningssystem och om de handlingar som ska bevaras på besiktningsstället får utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet.

8 kap.

Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

57 och 58 §
(Som i RP)

2.

Lag**om ordnande av enskilt godkännande av fordon**

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 kap.	Trafiksäkerhetsverket får utfärda närmare föreskrifter om <i>(utesl.)</i>
Allmänna bestämmelser	1) <i>vilka grund- och yrkesstudier som anses som sådana andra grund- och yrkesstudier i maskinteknik som avses i 1 mom.,</i>
1—3 § (Som i RP)	2) <i>vilka examina på teknikernivå som anses som sådana motsvarande examina på teknikernivå som avses i 2 mom.</i>
2 kap.	
Ordnande av enskilt godkännande	14—17 § (Som i RP)
4—8 § (Som i RP)	
3 kap.	4 kap.
Krav på beviljare av enskilt godkännande	Krav på verksamheten
9—12 § (Som i RP)	18—21 § (Som i RP)
13 §	5 kap.
<i>Krav på grundutbildning för utförare av enskilt godkännande</i>	Tillsynen över verksamheten
Av utförare av enskilt godkännande förutsätts som grundutbildning minst <i>yrkeshögskoleexamen i teknik och antingen minst 30 studiepoäng omfattande grund- och yrkesstudier i fordonsteknik vid en yrkeshögskola eller minst 30 studiepoäng andra lämpliga grund- och yrkesstudier i maskinteknik vid en yrkeshögskola.</i>	22—30 § (Som i RP)
(2 mom. som i RP)	6 kap.
	Särskilda bestämmelser
	31—35 § (Som i RP)

7 kap.

Ikraftträdande och övergångsbestämmelser36 och 37 §
(Som i RP)**4.****Lag****om tillsynsavgift för besiktningsverksamheten**

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 kap.

Allmänna bestämmelser1—4 §
(Som i RP)

2 kap.

Påförande och uppbörd av tillsynsavgift för besiktningsverksamheten5—9 §
(Som i RP)

3 kap.

Rättelse och ändringssökande10—12 §
(Som i RP)

13 §

*Sökande av ändring hos förvaltningsdomstolen*Trafiksäkerhetsverkets beslut med anledning av en begäran om omprövning får överklagas på det sätt som anges i förvaltningsprocesslagen (586/1996). *(Utesl.)*14—16 §
(Som i RP)

4 kap.

Särskilda bestämmelser17 och 18 §
(Som i RP)**Utskottets förslag till uttalanden**

1. Riksdagen förutsätter att tillsynen över besiktningsverksamheten och resurserna för tillsynen ordnas så effektivt och heltäckande som möjligt för att det ska

kunna säkerställas att bestämmelserna i lagen iakttas.

2. Riksdagen förutsätter att konsekvenserna av lagen följs upp och utvärderas mycket noggrant. Det är särskilt viktigt att följa och utvärdera hur bestämmel-

serna för säkerställande av en opartisk, oberoende och i övrigt korrekt besiktningsverksamhet iakttas och vilken effekt de har samt hur marknaden, det regionala serviceutbudet och priserna utvecklas och huruvida nätverket för besiktning av fordon för tung trafik är tillräckligt omfattande. Om det visar sig

behövt måste man vidta åtgärder för att se över bestämmelserna.

3. *Riksdagen förutsätter att en utförlig utredning över hur lagens syfte har uppfyllts och konsekvenserna av lagen samt behovet av ändringar lämnas till kommunikationsutskottet senast vid utgången av 2016.*

Helsingfors den 22 oktober 2013

I den avgörande behandlingen deltog

ordf. Kalle Jokinen /saml
vordf. Osmo Kokko /saf
medl. Mikko Alatalo /cent
Markku Eestilä /saml
Ari Jalonen /saf
Jukka Kopra /saml (delvis)
Merja Kuusisto /sd
Suna Kymäläinen /sd (delvis)
Raimo Piirainen /sd

Janne Sankelo /saml
Eila Tiainen /vänt
Ari Torniainen /cent
Reijo Tossavainen /saf
Oras Tynkkynen /gröna (delvis)
Mirja Vehkaperä /cent
ers. Heikki Autto /saml (delvis)
Arto Satonen /saml (delvis).

Sekreterare var

utskottsråd Juha Perttula.