Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagar om ändring av fordonslagen, lagen om fordonsbesiktningsverksamhet och lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås att fordonslagen, lagen om fordonsbesiktningsverksamhet och lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon ändras. Till lagarna fogas enligt förslaget bestämmelser som genomförandet av Europeiska unionens nya direktiv om besiktning, vägkontroller och registreringsbevis förutsätter. Propositionen hänför sig också till regeringsprogrammets spetsprojekt för smidigare författningar. Propositionen utgör en del av det tudelade projektet för att reformera besiktningslagstiftningen.

I fordonslagen föreslås ändringar i bestämmelserna om godkännande och underkännande av fordon, bedömning av fel och brister samt besiktningsintyg. Till lagen fogas en ny paragraf om kategorisering av fel och brister som upptäckts vid periodisk besiktning. Trafiksäkerhetsverket ska enligt förslaget kunna meddela föreskrifter om komponenter som ska kontrolleras och kontrollmetoder vid periodisk besiktning, kategorisering av fel och brister, besiktningsintyg samt tekniska uppgifter om fordon som behövs vid besiktningen och hur de ska lämnas.

Lagen om fordonsbesiktningsverksamhet ändras så att i den upphävs kraven på oberoende för aktörer som utför registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktningar. Motsvarande ändring föreslås också i lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon. På så vis kan aktörerna utföra nämnda besiktningar även vid sidan av annan affärsverksamhet i anslutning till fordon.

Lagen om ändring av fordonslagen avses träda i kraft den 20 maj 2018. De andra lagarna avses träda i kraft den 20 maj 2017.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL 1
INNEHÅLL 2
ALLMÄN MOTIVERING 4
1 Inledning 4
2 Nuläge 4
2.1 Mål och regler för besiktningsverksamheten 4
2.2 Komponenter som ska kontrolleras och kontrollmetoder vid periodisk besiktning 5
2.3 Teknisk vägkontroll 6
2.4 Besiktningsverksamhetens och enskilda godkännandens oberoende av annan verksamhet i anslutning till fordon 7
2.5 De nya direktiven och de ändringsbehov som de medför i den nationella lagstiftningen. 9
3 Målsättning och de viktigaste förslagen 12
3.1 Inledning 12
3.2 Bestämmelser om oberoende 12
3.3 Normgivningsbemyndigande 13
4 Propositionens konsekvenser 14
4.1 Ekonomiska konsekvenser 14
4.2 Konsekvenser för myndigheterna 14
4.3 Konsekvenser för miljön 15
4.4 Samhälleliga konsekvenser 15
5 Beredningen av propositionen 15
DETALJMOTIVERING 17
1 Lagförslag 17
1.1 Fordonslagen 17
1.2 Lagen om fordonsbesiktningsverksamhet 18
1.3 Lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon 20
2 Närmare bestämmelser och föreskrifter 21

3 Ikraftträdande 22
4 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning 22
4.1 Normgivningsbemyndigande 22
4.2 Överföring av offentliga förvaltningsuppgifter på andra än myndigheter 23
Lagförslag 24
Lag om ändring av fordonslagen 24
Lag om ändring av lagen om fordonsbesiktningsverksamhet 27
Lag om ändring av lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon 28
Bilagor 30
Parallelltext 30
Lag om ändring av fordonslagen 30
Lag om ändring av lagen om fordonsbesiktningsverksamhet 35
Lag om ändring av lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon 38

ALLMÄN MOTIVERING

1 Inledning

I propositionen är det fråga om att genomföra de akter som ingår i EU:s trafiksäkerhetspaket och se över kraven i den nationella lagstiftningen i förhållande till de aktuella direktiven. Propositionen utgör en del av det tudelade projektet för att reformera besiktningslagstiftningen.

Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU (*besiktningsdirektivet*), 2014/46/EU (*direktivet om registreringsbevis*) och 2014/47/EU (*vägkontrolldirektivet*) antogs den 3 april 2014. Nationell lagstiftning som överensstämmer med direktiven ska antas senast den 20 maj 2017 och lagstiftningen ska träda i kraft senast den 20 maj 2018. En betydande del av direktivändringarna förutsätter inga ändringar i den nationella lagstiftningen, eftersom det har föreskrivits om dem redan innan direktiven antogs.

2 Nuläge

2.1 Mål och regler för besiktningsverksamheten

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

Varje år utförs cirka 2,7 miljoner periodiska besiktningar. Det genomsnittliga priset för periodisk besiktning av person- och paketbilar jämte nödvändig avgasmätning är för närvarande cirka 70 euro. Endast cirka 20 besiktningsställen bedriver även verkstadsverksamhet. Ungefär 70 procent av besiktningsställena erbjuder besiktningstjänster för både lätta och tunga fordon. Varje år upptäcks ungefär tre miljoner fel och brister i samband med besiktningarna.

Bestämmelser om skyldigheten att besikta fordon ingår i 8 § samt 6 och 7 kap. i fordonslagen (1090/2002). Mer detaljerade bestämmelser om besiktningsskyldighet ingår i statsrådets förordning om tillsyn över trafikdugligheten hos fordon som används i trafik (1245/2002), nedan *besiktningsförordningen*, och statsrådets förordning om godkännande av fordon (1244/2002). Bestämmelser om förutsättningarna för att bedriva fordonsbesiktningsverksamhet, förutsättningarna för att vara verksam som besiktare och om tillsynen över besiktningsverksamheten finns i lagen om fordonsbesiktningsverksamhet (957/2013).

Motordrivna fordon och deras släpvagnar ska enligt 51 § i fordonslagen i regel genomgå periodisk besiktning. Bestämmelser om vilka fordon som berörs av besiktningsskyldighet och om besiktningsintervall finns i 3 § i besiktningsförordningen.

Periodisk besiktning omfattar för närvarande personbilar (M1), paketbilar (N1), bussar (M2, M3), lastbilar (N2, N3), specialbilar, fyrhjulingar (L7), lätta fyrhjulingar (L6) och släpvagnar vilkas totalmassa är större än 750 kg (O2, O3, O4). Bussar och lastbilar, specialbilar vilkas totalmassa är större än 3,5 ton, personbilar som används i tillståndspliktig trafik, ambulanser samt släpvagnar vilkas totalmassa är större än 3,5 ton ska genomgå periodisk besiktning varje år. Paketbilar (med undantag av ambulanser) och specialbilar vilkas totalmassa är högst 3,5 ton ska första gången föras till periodisk besiktning när de är tre år gamla och därefter varje år.

Personbilar som används i privat trafik samt andra fordon i kategori M1 än ambulanser, lätta fyrhjulingar och fyrhjulingar ska första gången föras till besiktning när de är tre år gamla, följande gång när de är fem år gamla och därefter varje år. Släpvagnar vilkas totalmassa är större än 0,75 ton, men högst 3,5 ton, ska första gången föras till periodisk besiktning när de är två år gamla och därefter vartannat år.

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

2.2 Komponenter som ska kontrolleras och kontrollmetoder vid periodisk besiktning

I 53 § i fordonslagen bestäms om innehållet i periodisk besiktning. Enligt paragrafen utfärdas genom förordning av statsrådet närmare bestämmelser om innehållet i periodisk besiktning medan Trafiksäkerhetsverket meddelar närmare föreskrifter om kontroll av tryckluftsbromsar och elektroniskt styrda bromsar vid periodisk besiktning. I 6 § i besiktningsförordningen föreskrivs närmare om innehållet i periodisk besiktning, men när det gäller kontrollmetoderna hänvisas där endast till de komponenter som nämns i 2 och 4 punkten i bilaga II till Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/40/EG (*det tidigare besiktningsdirektivet)*. Hänvisningen omfattar även sådana fordon som inte hör till direktivets tillämpningsområde.

Enligt det nya besiktningsdirektivet kan som kontrollmetoder vid besiktning utöver de metoder som nämns i bilaga I till direktivet även användas metoder som fastställts av den behöriga myndigheten. I det tidigare besiktningsdirektivet gällde motsvarande spelrum endast kontroll av bromssystem hos tung materiel. Direktivändringen förutsätter att även den nationella lagstiftningen ändras, eftersom den nuvarande regleringen inte tillåter att myndigheten fastställer alternativa metoder.

De kontrollmetoder som rekommenderas motsvarar i stora drag det tidigare besiktningsdirektivet, men användning av elektroniskt fordonsgränssnitt har tagits med. Härmed avses att diagnostikverktyg utnyttjas för de komponenter där kontroll inte kan utföras med traditionella kontrollmetoder. Sådana är till exempel utvecklade bromssystem och anpassad belysningsstyrning. Enligt direktivet är det frivilligt att använda elektroniskt fordonsgränssnitt och kommissionen undersöker som bäst hur de diagnostikverktyg som finns på marknaden lämpar sig för besiktningsverksamhetens behov. I Finland används för närvarande elektroniska verktyg för att kontrollera utsläpp, men när smarta system som bistår föraren börjar spela en större roll är det skäl att granska om användningen av verktygen kan utvidgas även till andra komponenter.

Enligt 54 § i fordonslagen ska ett fordon godkännas vid periodisk besiktning, om det vid besiktningen inte har upptäckts sådana brister i överensstämmelsen hos fordonets konstruktion eller utrustning som förutsätter ändringsbesiktning eller sådana fel eller brister som är betydande med tanke på trafiksäkerheten eller avsevärda med tanke på miljön. I Finland föreskrivs det inte för närvarande särskilt eller i detalj om kategoriseringen av fel som upptäckts vid besiktning. Trafiksäkerhetsverket har meddelat en anvisning om bedömningen av fel, Besiktningens bedömningsgrunder 3.0 (dnr 937/208/2007). Anvisningen följer i huvudsak Europeiska kommissionens rekommendation 2010/378/EU om bedömning av brister vid trafiksäkerhetsprovning i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/40/EG om provning av motorfordons och tillhörande släpfordons trafiksäkerhet.

Om fel eller brister som upptäckts vid periodisk besiktning medför omedelbar fara för trafiksäkerheten eller betydande olägenhet för miljön, ska fordonet enligt 56 § i fordonslagen inte endast underkännas vid besiktningen utan också ges körförbud. Ett fordon med körförbud får inte användas i trafik förrän de fel och brister som upptäckts vid besiktningen har avhjälpts och fordonet har godkänts vid besiktning.

Enligt 58 § i fordonslagen ges över periodisk besiktning ett intyg som ska medföras i fordonet under körning. Närmare bestämmelser om det intyg som ges vid periodisk besiktning utfärdas genom förordning av statsrådet. I besiktningsdirektivet föreskrivs om minimikrav som gäller besiktningsintyg. Skyldigheten att medföra besiktningsintyget i fordonet kan betraktas som onödigt i dagens förhållanden, eftersom motsvarande uppgifter numera fås även på elektronisk väg.

2.3 Teknisk vägkontroll

Tekniska vägkontroller berörs av Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/30/EG om vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i gemenskapen.

Teknisk vägkontroll innebär en utan förhandsanmälan utförd kontroll av ett nyttofordon som är i trafik inom en medlemsstats territorium. Bestämmelser om kontroller finns i 9 kap. i fordonslagen. Kontrollen utförs av en myndighet eller något annat organ som står under myndighetstillsyn och oftast utmed allmänna vägar. Tekniska vägkontroller bör utföras utan diskriminering på grund av förarens nationalitet eller det land i vilket nyttofordonet är registrerat eller har tagits i bruk. Vid kontrollerna ska också kostnaderna och förseningarna för förare och företag minimeras. Metoden för urval av nyttofordon som ska kontrolleras bör baseras på ett riktat tillvägagångssätt som lägger särskild vikt vid att identifiera de fordon för vilka det tycks föreligga en hög sannolikhet för att de är dåligt underhållna. Nyttofordonets förare ska ges en skriftlig rapport om den tekniska vägkontrollen.

I det nya vägkontrolldirektivet utvidgas tillämpningsområdet från bussar (kategorierna M2 och M3), lastbilar (kategorierna N2 och N3) och tunga släpvagnar (O3 och O4) till hjultraktorer i kategori T5 som i huvudsak används i kommersiell godstrafik på allmänna vägar och vars största konstruktiva hastighet överstiger 40 kilometer per timme. Utvidgningen av tillämpningsområdet har ingen inverkan på lagstiftningen i Finland, för enligt fordonslagen kan man utföra tekniska vägkontroller av inte bara nyttofordon utan av även alla andra fordonskategorier.

Systemet för tekniska vägkontroller enligt direktivet omfattar grundläggande tekniska vägkontroller och mer ingående tekniska vägkontroller. Vid den grundläggande kontrollen ska man kontrollera det senaste besiktningsintyget och den senaste tekniska vägkontrollrapporten, om en sådan har getts, som förvaras i fordonet. Dessutom ska det göras en okulär bedömning av fordonets tekniska skick. Dessutom kan man göra en okulär bedömning av lastsäkringen. Utifrån resultaten av den grundläggande kontrollen ska man besluta om fordonet måste genomgå en mer ingående vägkontroll. Den mer ingående kontrollen ska omfatta de fordonskomponenter som förtecknas i bilaga II till direktivet och som anses vara nödvändiga och relevanta.

En mer ingående teknisk vägkontroll ska genomföras med en mobil kontrollenhet eller en angiven anläggning för vägkontroller. Den mer ingående kontrollen kan också genomföras på närmaste besiktningsställe. Mobila kontrollenheter och angivna anläggningar för vägkontroll ska ha lämplig utrustning för att genomföra mer ingående tekniska vägkontroller, vilket innefattar utrustning för att kontrollera skicket på fordonets bromsar, bromseffektivitet, styrning

och fjädring samt vid behov störningar som fordonet orsakar. Om mobila kontrollenheter eller angivna anläggningar för vägkontroll saknar den utrustning som krävs för att kontrollera en komponent som angetts vid en grundläggande kontroll, ska fordonet hänvisas till ett besiktningsställe där en ingående kontroll av denna komponent kan utföras.

I Finland utförs grundläggande vägkontroller av polisen, tullen och gränsbevakningsväsendet. Trafiksäkerhetsverket ordnar den tekniska sakkunskap (besiktare) och de kontrollanordningar som behövs för mer ingående vägkontroller. Om det inte finns tillräcklig teknisk sakkunskap tillgänglig vid den grundläggande kontrollen, kan den som utför besiktningen med stöd av fordonslagen bestämma att fordonet ska kontrollbesiktas på ett närbeläget besiktningsställe. Trafiksäkerhetsverket konkurrensutsätter produktionen av fordonstekniska sakkunnigtjänster för vägkontroller med jämna mellanrum.

Enligt vägkontrolldirektivet kan mer detaljerade tekniska vägkontroller endast genomföras av inspektörer som uppfyller de minimikrav på kompetens och utbildning som fastställs i artikel 13 i och bilaga IV till det nya besiktningsdirektivet. Medlemsstaterna får föreskriva att inspektörer som genomför kontroller vid angivna anläggningar för vägkontroller eller med användning av mobila kontrollenheter ska uppfylla dessa krav eller likvärdiga krav som godkänts av den behöriga myndigheten. Enligt fordonslagen ska de tekniska experter som deltar i tekniska vägkontroller vara personer som är berättigade att utföra besiktningar. Trafiksäkerhetsverket har förutsatt att de tekniska experterna uppfyller kraven på besiktare i lagen om fordonsbesiktningsverksamhet. Tekniska experter ska ha rätt att utföra periodiska besiktningar av lätta och tunga fordon, rätt att utföra registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktningar av lätta och tunga fordon samt rätt att utföra omfattande kontroll av tryckluftsbromsar.

Enligt Trafiksäkerhetsverkets statistik utfördes 2014 i Finland 7 953 direktivsenligt tekniska vägkontroller av nyttofordon. Polisen utförde 5 981 kontroller, tullen 1 962 och gränsbevakningsväsendet tio kontroller. Av de kontrollerade fordonen var 4 549 registrerade i Finland och 3 404 utomlands. Kontrollerna fokuserades på lastbilar i kategori N3 (totalmassa över 12 ton) och släpvagnar i kategori O4 (totalmassa över 10 ton), medan till exempel endast några tiotal bussar kontrollerades. Av de kontrollerade fordonen konstaterades tekniska fel eller brister hos nästan vartannat. På grund av större fel eller brister gavs 147 fordon körförbud, av dem var 111 registrerade i Finland. Andelen fordon som gavs körförbud utgjorde cirka två procent av alla kontrollerade fordon. I samband med trafikövervakningen utförs vägkontroll även av lätta fordon. Det finns dock ingen statistik över antalet sådana kontroller.

2.4 Besiktningsverksamhetens och enskilda godkännandens oberoende av annan verksamhet i anslutning till fordon

I lagen om fordonsbesiktningsverksamhet föreskrivs om besiktningskoncession och villkoren för erhållande av koncession. En förutsättning för beviljande av koncession för registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktningar är enligt lagens 7 § att den sökande är oberoende. För dem som utför periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar finns inte längre motsvarande krav på oberoende.

Närmare bestämmelser om oberoende finns i lagens 11 §, enligt vilken den som söker besiktningskoncession som berättigar till registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktningar anses oberoende, om han eller hon eller den som utövar ett bestämmande inflytande över en sökande som bedriver verksamhet i bolagsform inte bedriver eller står i kommersiellt, ekonomiskt eller något annat beroendeförhållande till den som bedriver tillverkning, import, handel, planering, marknadsföring, reparation eller service som gäller fordon eller delar till fordon, skadegransk-

ning av fordon i anslutning till försäkringsverksamhet, eller tillståndspliktig trafik. Den som söker besiktningskoncession får inte heller stå i beroendeförhållande till organisationer som bildats av dem som bedriver tillverkning, import, handel, planering, marknadsföring, reparation eller service som gäller fordon eller delar till fordon.

I 13 § i lagen om fordonsbesiktningsverksamhet föreskrivs om ansökan om besiktningskoncession. Den som söker besiktningskoncession som berättigar till periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar och 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 ska visa hur sökanden ordnar verksamheten så att den övriga verksamhet som sökanden bedriver inte inverkar på slutresultatet av besiktningen. Den som söker besiktningskoncession som berättigar till registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktningar ska lägga fram utredning om att sökanden uppfyller kraven på oberoende enligt 11 §.

Bestämmelser om enskilt godkännande ingår i fordonslagen. Med enskilt godkännande avses ett förfarande genom vilket det konstateras att en enskild bil eller dess släpvagn, oavsett om den är unik eller inte, uppfyller de gällande kraven. Enskilt godkännande beviljas ett nytt fordon i kategori M, N eller O som säljs för användning i vägtrafik eller registreras första gången och som inte har typgodkänts. Även ett typgodkänt fordon i kategori M, N eller O kan föras till enskilt godkännande, om det före den första registreringen har ändrats så att det beviljade typgodkännandet har upphört att gälla eller om det för fordonet i ett annat EES-land eller i landskapet Åland har beviljats ett sådant nationellt typgodkännande av som serier som inte har erkänts i Finland. Dessutom kan ett fordon i kategori M, N eller O som färdigställts under den sista etappen vid etappvist typgodkännande beviljas enskilt godkännande i stället för EG-typgodkännande.

Vid enskilt godkännande kontrolleras fordonets identifieringsuppgifter och övriga uppgifter som behövs för registreringen. Dessutom kontrolleras om fordonet till sin konstruktion, sina mått och sin utrustning stämmer överens med bestämmelserna.

Trafiksäkerhetsverket svarar för ordnandet av enskilda godkännanden av fordon. Trafiksäkerhetsverket ordnar beviljandet av enskilda godkännanden genom att upphandla behövliga tjänster av tjänsteproducenter. Trafiksäkerhetsverket ingår avtal om beviljande av enskilda godkännanden med de tjänsteproducenter som uppfyller de krav som föreskrivs i lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon (958/2013).

Enligt den gällande lagen ska beviljare av enskilt godkännande vara oberoende. En beviljare av enskilt godkännande får inte bedriva 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. En beviljare av enskilt godkännande får inte heller stå i kommersiellt, ekonomiskt eller något annat beroendeförhållande till den som bedriver dessa verksamheter. Kravet på oberoende gäller förutom den som beviljar enskilt godkännande, som i allmänhet är ett aktiebolag eller ett kommanditbolag, även personer som utövar ett bestämmande inflytande över den som ansöker om besiktningskoncession. Sådana personer är förutom bolagets ägare dess VD samt styrelsemedlemmar och deras ersättare. Däremot berör inte kravet på oberoende andra anställda hos den som beviljar enskilt godkännande, som således kan bedriva till exempel service- eller reparationsverksamhet som avser fordon.

År 2014 avstod man från de stränga kraven på oberoende för besiktningsaktörer som tillhandahåller periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar. Avsikten var att göra det möjligt för verkstäder och besiktningsstationer att utvidga verksamheten och därmed trygga tillgången till tjänster i glesbygdsområden. Ändringen har inte haft några betydande verkningar för besiktningsmarknaden. Efter ändringen har endast cirka 20 verkstäder beviljats besiktningskoncession. Å andra sidan har det inte heller framkommit några olägenheter av att kravet på oberoende slopades. Enligt Trafiksäkerhetsverkets tillsyn har kvaliteten på besiktningar utförda vid besiktningsstationer som bedriver både verkstads- och besiktningsverksamhet inte avvikit från andra stationer.

De krav på oberoende som fortfarande gäller aktörer som utför registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktningar samt beviljar enskilda godkännanden har däremot lett till med tanke på affärsverksamheten oändamålsenligt bolags- och personalarrangemang. Det har gått att uppfylla kravet på oberoende med en koncernstruktur där ett bolag utför enbart periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar samt bedriver annan affärsverksamhet i fordonsbranschen och ett annat bolag bedriver enbart besiktningsverksamhet inbegripet registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktningar. Bägge bolagen ägs av samma moderbolag, som inte bedriver någon annan egentlig affärsverksamhet. Reglerna om oberoende har kunnat minska viljan hos företag som utför alla besiktningar att utvidga sin verksamhet och på motsvarande sätt till exempel verkstäders vilja att börja tillhandahålla besiktningstjänster.

Kunder som vill ha periodisk besiktning har också stött på problem i någon mån. Ett företag som har rätt att utföra registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktningar vid sidan av periodiska besiktningar ska vara oberoende och därmed är det inte möjligt att utföra service eller reparationer på bilen i samma företag. Detta ökar kundernas okunskap om de tjänster som besiktningsstationerna tillhandahåller. Enligt den nuvarande lagens ordalydelse får ett oberoende besiktningsföretag inte utföra några som helst, inte ens mindre, serviceåtgärder på fordon. I praktiken har det dock ansetts tillåtet att utföra sådana små serviceåtgärder som vanliga bilister i allmänhet anses kunna sköta själva.

2.5 De nya direktiven och de ändringsbehov som de medför i den nationella lagstiftningen

Besiktningsdirektivet

Rådets och parlamentets direktiv 2014/45/EU om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet och om upphävande av direktiv 2009/40/EG medför ändringar i besiktningsreglerna bland annat genom att tillämpningsområdet utvidgas och de administrativa kraven på besiktningssystemet ökar.

Utvidgningen av tillämpningsområdet till motorcyklar och andra fordon i kategori L med en motorvolym på mer än 125 cm^3 samt snabba traktorer medför behov av ändringar i besiktningsförordningen. I stället för besiktningsskyldighet för fordon i kategori L, inklusive motorcyklar, kan medlemsstaterna också införa alternativa åtgärder. Det behöver dock inte föreskrivas särskilt om dem, om inte åtgärderna i sig förutsätter det.

Största delen av de administrativa kraven, såsom tillsyn över besiktningsställen och utbildning för besiktare, har tillämpats i Finland redan innan direktivet antogs, så till dessa delar behöver lagstiftningen inte ändras.

I direktivet bestäms också noggrannare än förr om kategoriseringen av fel som upptäckts vid besiktningen, dvs. i praktiken om bedömningsgrunderna vid besiktning. Dessa ändringar bör beaktas när fordonslagen ändras.

Vägkontrolldirektivet

Rådets och parlamentets direktiv 2014/47/EU om tekniska vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i unionen och om upphävande av direktiv 2000/30/EG medför vissa preciseraringar jämfört med det nuvarande sättet att utföra vägkontroller. De gäller bland annat förmedling av kontrolluppgifter mellan EU-länderna och bedömningsgrunderna för lastsäkring. Dessutom ska de komponenter som ska kontrolleras, metoder och bedömningsgrunder vid teknisk vägkontroll som föreskrivs i direktivet uppdateras så att de börjar motsvarar det nya besiktningsdirektivet.

Bestämmelserna om förmedling av kontrolluppgifter hänvisar till det riskvärderingssystem för trafiktillståndshavare som inrättats med stöd av artikel 9 i direktiv 2006/22/EG. Regleringen av detta system omfattar redan nu förmedling av uppgifter om vägkontroller, så till denna del behöver lagstiftningen inte ändras. Andra bestämmelser som ska uppdateras avser i huvudsak sådant som reglerats genom förordning av statsrådet.

Direktivet om registreringsbevis

Genom det nya direktivet om registreringsbevis ändras det tidigare direktivet om registreringsbevis genom att i direktivet intas bestämmelser om tillfälligt upphävande av tillstånd att använda fordon och om återkallande av registrering. I direktivet bestäms dessutom om skyldighet för medlemsstaterna att elektroniskt registrera den information om fordon registrerade på deras territorium som anges i direktivet och dess bilagor.

Enligt artikel 3.4 i direktivet om registreringsbevis ska medlemsstaterna i elektronisk form registrera information om alla fordon som är registrerade på deras territorier. I punkten uppräknas de uppgifter som ska fogas till fordonsregistret och som berörs av kravet på elektronisk registrering. Bestämmelser om registrering av information om fordon ingår i Finland i lagen om fordonstrafikregistret (541/2003). Registret förs av Trafiksäkerhetsverket.

I 2 kap. i lagen om fordonstrafikregistret bestäms om registrets datainnehåll. Närmare bestämmelser om de uppgifter som ska föras in i registret ingår i statsrådets förordning om uppgifterna i fordonstrafikregistret (1116/2003). Fordonsregistret förs i elektronisk form. I lagen om fordonstrafikregistret konstateras inte uttryckligen att uppgifterna upprätthålls i elektronisk form. Saken framgår dock entydigt av motiveringen i förarbetena till lagen. Fordonstrafikregistret, som förs av Trafiksäkerhetsverket, uppfyller till form och innehåll direktivets krav på elektronisk registrering av registerinformationen. De uppgifter som ska registreras enligt artikel 3.4 i direktivet definieras nationellt i 14–16 § i statsrådets förordning om uppgifterna i fordonstrafikregistret. Kraven i lagen om fordonstrafikregistret och den kompletterande förordningen motsvarar direktivets krav på registrering av information. Ändringen av artikel 3 i direktivet medför inga behov av att ändra den nationella lagstiftningen.

Enligt den nya artikel 3.5 i direktivet ska den tekniska informationen om fordonen göras tillgänglig för de behöriga myndigheterna eller provningscentrumen för genomförandet av periodiska trafiksäkerhetsprovningar. Medlemsstaterna får begränsa provningscentrumens användning och spridning av sådan information i syfte att förhindra att den missbrukas. I 15 § 1 mom. 1 punkten i lagen om fordonstrafikregistret föreskrivs att offentliga uppgifter i registret

får utlämnas via en teknisk anslutning eller på annat sätt i elektronisk form till myndigheter för skötseln av uppdrag eller förpliktelser som föreskrivs i lag eller med stöd av lag. I 4 punkten föreskrivs om utlämnande av uppgifter till besiktningsförrättare för besiktningsuppdrag som gäller fordon. Punkt 5 som fogas till artikel 3 i direktivet medför inga behov av att ändra den nationella lagstiftningen.

I den nya artikel 3a.1 i direktivet sägs att om den behöriga myndigheten i en medlemsstat får meddelande om att en periodisk trafiksäkerhetsprovning visar att ett specifikt fordons tillstånd att användas i vägtrafik tillfälligt har upphävts i enlighet med artikel 9 i besiktningsdirektivet ska det tillfälliga upphävandet registreras elektroniskt. Det tillfälliga upphävandet ska gälla tills fordonet har blivit godkänt vid en ny trafiksäkerhetsprovning. Därefter ska den behöriga myndigheten utan dröjsmål på nytt godkänna fordonet för användning utan något nytt registreringsförfarande. Tillfälligt upphävande definieras i ett nytt led e i artikel 2. I Finland kan ett fordon ges körförbud enligt 56 § i fordonslagen, vilket motsvarar den situation som avses i direktivet, där tillståndet att använda fordonet tillfälligt upphävts. Enligt 19 § i statsrådets förordning om uppgifterna i fordonstrafikregistret införs uppgifter om körförbud i registret. Ändringen av artikel 3a i direktivet medför inga behov av att ändra den nationella lagstiftningen.

Enligt den nya artikel 3a.2 får en medlemsstat ge innehavaren av registreringsbeviset tillåtelse att lämna en begäran till den behöriga myndigheten om överföring av registreringen till fordonets nya ägare. I 14 § i statsrådets förordning om registrering av fordon (893/2007) föreskrivs redan om anmälan om överlåtelse för detta ändamål. Enligt paragrafen kan fordonets tidigare ägare meddela den nya ägarens namn till den som utför registrering för anteckning i registret, om den nya ägarens adress och fordonets överlåtelsedatum samtidigt anmäls. Ändringen av artikel 3a i direktivet medför inga behov av att ändra den nationella lagstiftningen.

I artikel 3a.3 sägs att om en medlemsstats behöriga myndighet får meddelande om att ett fordon behandlas som ett uttjänt fordon i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/53/EG ska det fordonets registreringsbevis återkallas permanent och informationen om detta ska införas i det elektroniska registret. Återkallelse av registrering definieras i ett nytt led f i artikel 2. Enligt det avses med återkallelse av registrering en återkallelse av en medlemsstats tillstånd för ett fordon att användas i vägtrafik. I Finland motsvaras återkallelse av registrering i sak av att ett fordon slutligt tas ur trafik och att uppgift om detta antecknas i registret. Slutlig avregistrering definieras i 3 § 1 mom. 27 punkten i fordonslagen och närmare bestämmelser om slutlig avregistrering ingår i 66 e §. Enligt den görs slutlig avregistrering av fordon endast om ett skrotningsintyg enligt 59 § i avfallslagen eller om ett motsvarande intyg i någon annan EES-stat än Finland har utfärdats i fråga om fordonet eller om fordonet på något annat sätt bevisligen har förstörts. Ändringen av artikel 3a i direktivet medför inga behov av att ändra den nationella lagstiftningen.

I artikel 5 läggs en ny 3 punkt till, som gäller medlemsstaternas skyldighet att erkänna trafiksäkerhetsintygs giltighet under de förutsättningar som anges i artikeln. Bestämmelser om besiktningsintyg ingår i 58 § i fordonslagen. Enligt 2 mom. gäller i Finland intyg som utfärdats över periodisk besiktning av ett fordon som registrerats eller tagits i bruk utomlands eller i landskapet Åland. I 15 § i besiktningsförordningen föreskrivs närmare om besiktningsintygets innehåll och vem tillstånd beviljas. I besiktningsintyget antecknas fordonets tillverkningsnummer, registreringstecken och nationalitetsbeteckning, vägmätarens ställning vid tidpunkten för besiktningen, om den är känd, fordonskategori, om den är känd, samt resultatet av besiktningen, plats och datum för besiktningen, tidpunkt för nästa periodiska besiktning, namnet på besiktningsstället och namnteckning eller annan identifikation av besiktningsförrättaren. Uppgift om fordonets ägare eller innehavare hör inte till de uppgifter som ska antecknas i be-

siktningsintyget. Besiktningsintyget, som är fordonsspecifikt, förblir automatiskt i kraft oberoende av ägarbyte. Härmed medför ändringen inget behov av att ändra den nationella regleringen.

Ändringar företas även i artiklarna 1, 2, 6, 7 och 9 i direktivet. Artikel 1 gäller direktivets tillämpningsområde och där företas en teknisk ändring. Till artikel 2 läggs definitioner av tillfälligt upphävande samt återkallelse av registrering. Artiklarna 6 och 7 gäller kommissionens befogenheter att anta delegerade akter i syfte att ändra direktivets bilagor och artikel 9 medlemsstaternas skyldighet att bistå varandra vid genomförandet av direktivet. De ovannämnda ändringarna i direktivet medför inga behov av att ändra den nationella lagstiftningen.

Direktiv 2014/46/2014 om ändring av direktiv 1999/37/EG om registreringsbevis kräver med stöd av ovannämnda motivering inga ändringar i den nationella lagstiftningen.

3 Målsättning och de viktigaste förslagen

3.1 Inledning

Genom förslaget genomförs kraven i de nya besiktnings- och vägkontrolldirektiven samt direktivet om registreringsbevis. Samtidigt var strävan att kartlägga andra ändringsbehov i anslutning till den nationella besiktningsregleringen. Genom propositionen är avsikten att genomföra regeringsprogrammets spetsprojekt för smidigare författningar. Regeringens mål är att målet att regleringen ska bli lättare och användningen av andra styrmedel som alternativ till författningar ska öka. Enligt regeringsprogrammet ska man vid genomförandet av EU-författningar avhålla sig från att skapa ytterligare nationell reglering.

3.2 Bestämmelser om oberoende

Målet för bestämmelserna om oberoende har varit att säkerställa att inte andra intressen, såsom främjande av försäljningen av fordon eller fordonsdelar eller reparationstjänster, påverkar slutresultatet av besiktningen. Härigenom har man försökt trygga en rättvis behandling av kunderna. Att trygga högklassiga och rättvisa besiktningstjänster är fortfarande ett centralt mål för besiktningsregleringen, men såsom utvecklingen i fråga om periodiska och kontrollbesiktningar har visat kan dessa mål uppnås även utan strikta bestämmelser om oberoende. Målet för propositionen är att regleringen till denna del kan lättas upp och härigenom kan besiktningsaktörernas behov av oändamålsenliga företagsarrangemang undanröjas.

För en besiktningsaktör som är verksam i flera branscher kan intressena i vissa situation vara delvis motstridiga. För att maximerar sin vinst försöker företaget sälja så mycket nyttigheter som möjligt till ett så högt pris som möjligt. När företaget väger sin verksamhet måste det balansera mellan efterfrågan på lång och kort sikt. I princip har företaget möjlighet att öka efterfrågan på kort sikt genom att underkänna fordon vid besiktningen, eftersom företaget på detta sätt har möjlighet att få mer inkomster av förnyad besiktning och, om det är fråga om en verkstad-besiktare, av reparationsarbeten på fordonet. Eftersom kunden ändå antagligen föredrar ett godkänt slutresultat vid besiktningen, kan det bli ett incitament för företaget att öka efterfrågan på lång sikt genom att godkänna fordon för ofta. Undersökningar har visat att konsumenten mer sannolikt väljer samma besiktningsstation vid följande besiktning, om resultat av den föregående besiktningen var att fordonet godkändes (t.ex. Thomas Hubbard, 1997. Consumer Beliefs and Buyer and Seller Behavior in the Vehicle Inspection Market). Även besikt-

ningsstationens allmänna underkännandeprocent har visat sig ha samband med den efterfrågan som riktar sig mot besiktningsstationen. I ljuset av undersökningarna tycks det vara så att även verkstäder-besiktningsstationer tvärtemot har ett incitament att godkänna fordon för ofta än för sällan. Detta är en stark motivering för att det inte finns något behov av bestämmelser om oberoende.

Vid specialbesiktningar och beviljande av enskilda godkännanden kunde det största oberoendeproblemet uppstå vid besiktning av konkurrerande aktörers produkter. I praktiken för företag inte sina egna produkter till en konkurrent för godkännande. Godkännande av egna produkter är förbjuden redan med stöd av jävsbestämmelserna i 27 och 28 § i förvaltningslagen

Även i fortsättningen är det myndigheterna som övervakar att besiktningsverksamheten och beviljandet av enskilda godkännanden är korrekt och bemötandet rättvist. Verksamhet som strider mot bestämmelserna är förenad med sanktioner. I Finland är besiktningsverksamheten koncessionsbelagd, så myndigheten har möjlighet att avlägsna företag som handlar i strid med bestämmelserna från marknaden. Myndighetstillsynen bedrivs av Trafiksäkerhetsverket, som övervakar besiktningarnas kvalitet genom tillsynskontroller, tillsyn över specialbesiktningar, verksamhet med testbil, uppgifter från medborgare och andra myndigheter samt nya kontroller av enskilda fordon omedelbart efter besiktningen. Om ett besiktningsställe blir föremål för flera tillsynsobservationer eller felen är återkommande, kan Trafiksäkerhetsverket vidta åtgärder enligt 43 § i lagen om fordonsbesiktningsverksamhet, som är återkallande av besiktningskoncessionen för viss tid eller helt och hållet samt varning och anmärkning. Även en enskild besiktare kan ges en anmärkning eller varning eller förbjudas att utföra besiktning för viss tid. Myndighetstillsynen har en skrämseleffekt som uppmuntrar besiktningsstationerna att agera på det sätt som bestämmelserna förutsätter.

Enskilda godkännanden är åter verksamhet som ordnas av Trafiksäkerhetsverket, där enskilda tjänsteproducenter bedriver verksamhet med stöd av avtal. I en problemsituation kan avtalet hävas.

Av ovannämnda skäl föreslås att bestämmelserna om oberoende slopas även i fråga om verksamhetsställen som bedriver registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktning. I fortsättningen ska den som ansöker om koncession förete en utredning om hur den sökande ordnar sin verksamhet så att annan verksamhet i anslutning till fordon än besiktningsverksamhet som den sökande bedriver inte inverkar på slutresultatet av besiktningen. För närvarande krävs motsvarande utredning av dem som ansöker om koncession för att börja utföra periodisk besiktning och ändringsbesiktning.

3.3 Normgivningsbemyndigande

För närvarande föreskrivs i fordonslagen, statsrådets förordning och EU-direktiv om komponenter som ska kontrolleras och kontrollmetoder vid periodiska besiktningar, bedömning av fel och brister, besiktningsintygets innehåll samt de tekniska uppgifter om fordonet som behövs vid besiktningen och hur de ska lämnas. Det är nödvändigt att meddela omfattande detaljerad och teknisk reglering om de ovannämnda sakerna och är naturligast att den meddelas genom en föreskrift av Trafiksäkerhetsverket i stället för genom förordning av statsrådet.

4 Propositionens konsekvenser

4.1 Ekonomiska konsekvenser

Konsekvenser för hushållen

Propositionen har inga betydande konsekvenser för hushållens ekonomiska ställning. De föreslagna ändringarna bedöms inte ha någon inverkan på prisnivån, tillgången eller användningen då det gäller besiktningstjänster.

Konsekvenser för företagen

Propositionen har inga betydande konsekvenser för företagens ställning. När kraven på oberoende lättas upp försvinner företagens behov av oändamålsenliga företags- och personalarrangemang. När kraven på oberoende lättas upp i fråga om registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktningar samt beviljande av enskilda godkännanden kan det öka intresset hos företag som bedriver annan affärsverksamhet i fordonsbranschen att utvidga sin verksamhet till besiktningstjänster och på motsvarande sätt viljan hos företag som tillhandahåller alla besiktningstjänster att utvidga verksamheten till andra tjänster i fordonsbranschen.

Upprätthållandet av oändamålsenliga företagsarrangemang medför en extra administrativ börda för företagen jämfört med om ett bolag kan utföra alla besiktningar och bedriva annan verksamhet i anslutning till fordon. I övrigt bedöms propositionen inte ha någon betydande inverkan på företagens kostnader eller intäkter.

I fortsättningen ska Trafiksäkerhetsverket kunna meddela närmare föreskrifter om alla komponenter som ska kontrolleras och kontrollmetoder vid besiktning. För närvarande är endast metoderna enligt bilaga I till besiktningsdirektivet godkända som komponenter som ska kontrolleras och kontrollmetoder. Metoder som myndigheterna fastställt kan i framtiden möjliggöra smidigare utveckling av verksamheten och införandet av effektivare metoder än nu. Detta kunde uppmuntra företagen att utveckla innovationer och att investera. Detta har dock sannolikt effekter först på lång sikt.

Konsekvenser för de offentliga finanserna

Propositionen har inga direkta konsekvenser för statens eller kommunernas budget. I propositionen föreslås inga ändringar i myndigheternas disponibla resurser. Trafiksäkerhetsverket får nya normgivningsbemyndiganden, som i någon mån ökar verkets arbetsbörda. Ökningen är dock så liten att den inte förutsätter några tilläggsresurser.

Konsekvenser för samhällsekonomin

Propositionen bedöms inte ha några konsekvenser för samhällsekonomin.

4.2 Konsekvenser för myndigheterna

Propositionen kommer att ha konsekvenser i synnerhet för Trafiksäkerhetsverkets verksamhet. I och med ändringarna kommer Trafiksäkerhetsverket i fortsättningen att vid behov meddela närmare föreskrifter i fråga om alla komponenter som ska kontrolleras och kontrollmetoder. Uppgiftsbeskrivningen utvidgas jämfört med nuläget eftersom för närvarande har närmare föreskrifter kunnat meddelas endast i fråga om tryckluftsbromsar och elektroniskt styrda brom-

sar. Trafiksäkerhetsverket ska följa den tekniska utvecklingen av fordon och besiktningsmetoder och på denna grund bedöma om nya föreskrifter behöver meddelas. Uppföljningsarbetet binder verkets resurser i någon mån. I fortsättningen meddelar Trafiksäkerhetsverket även föreskrifter om kategoriseringen av fel och brister och detta ökar arbetsbördan något. De nya normgivningsbemyndigandena bedöms ändå inte ökar verkets arbetsbörda i någon betydande mån.

4.3 Konsekvenser för miljön

Propositionen bedöms inte har några betydande konsekvenser för miljön. Om den tekniska utvecklingen ger upphov till nya användbara besiktningsmetoder, möjliggör Trafiksäkerhetsverkets normgivningsbemyndigande ett snabbt införande av sådana metoder. De nya metoderna kan förbättra kvaliteten på besiktningarna, vilket i sin tur kan ha positiva konsekvenser för miljön.

4.4 Samhälleliga konsekvenser

Propositionen har inga konsekvenser för folkhälsan, jämlikheten mellan människor, barns rättigheter eller jämställdheten mellan könen. Propositionen bedöms inte ha några konsekvenser för regionutvecklingen eller informationssamhället.

5 Beredningen av propositionen

Propositionen har beretts av kommunikationsministeriet i samarbete med Trafiksäkerhetsverket.

Utkastet till proposition sändes på remiss den 8 december 2016. Yttrandena begärdes senast den 13 januari 2017. Yttranden lämnades av A-Katsastus Group Oy, Autoalan Keskusliitto ry och Bilimportörerna rf, Autoliitto, CityKatsastus Espoo Oy, HelppoKatsastus Oy, Herttoniemen Autokatsastus Oy, K1 Katsastajat Oy, Konkurrens- och konsumentverket, Koneyrittäjien liitto ry, Lempäälän Autokatsastus Oy, Nokian Autokatsastus Oy, Tuurin Autokatsastus Oy, Oriveden Autokatsastus Oy och Kolme Jiitä Oy, Trafikskyddet, Trafikförsäkringscentralen, Trafikverket, Liikenneympäristöyhdistys, Trafiksäkerhetsverket, Linja-autoliitto, Centralförbundet för lant- och skogsbruksproducenter MTK rf, Besiktningsmännen för Motorfordon rf, Polisstyrelsen, Suomen Autoteknillinen Liitto ry, inrikesministeriet, Finlands fordonshistoriska centralförbund rf, Finlands Transport och Logistik SKAL rf, Suomen Motoristit ry, Suomen Taksiliitto, Företagarna i Finland, Trafikforskningscentret Verne, Tekniikan ja Tiedon Toimihenkilöt TTT ry och Autokatsastajat AK ry, VEHO Katsastus samt Privata Besiktningsställenas Förbund rf.

Merparten av utlåtandena fokuserade på statsrådets förordning om ändring av statsrådets förordning om tillsyn över trafikdugligheten hos fordon som används i trafik, som var ute på remiss samtidigt. De yttranden som hänförde sig till utkastet till regeringens proposition behandlade slopandet av kraven på oberoende. Ett slopande av kravet på oberoende i fråga om registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktningar understöddes av A-Katsastus Group Oy, VEHO Katsastus, Autoalan Keskusliitto ry och Bilimportörerna rf, Centralförbundet för lant- och skogsbruksproducenter MTK rf, Suomen Motoristit ry samt Autoliitto. Privata Besiktningsställenas Förbund rf motsatte sig ett slopande av kravet på oberoende, eftersom förbundet ansåg att ändringen ökar lockelsen att handla i strid med bestämmelserna. De remissinstanser som förordar förslaget ansåg att den föreslagna ändringen är värd att understödas, eftersom den minskar behovet av onödiga företagsarrangemang. A-Katsastus Group Oy framförde

emellertid i sitt yttrande att ändringen inte undanröjer det problem som leder till onödiga företagsarrangemang helt och hållet om inte kravet på oberoende slopas även för enskilda godkännanden. Även Trafiksäkerhetsverket uppmärksammade denna omständighet i sitt yttrande.

På grund av responsen i yttrandena beslöt man att även föreslå att bestämmelserna om krav på oberoende i fråga om enskilda godkännanden ska upphävas i lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon.

DETALJMOTIVERING

1 Lagförslag

1.1 Fordonslagen

53 §. *Innehållet i periodisk besiktning.* Det i paragrafen föreskrivna innehållet i periodisk besiktning preciseras så att besiktningens roll som i första hand ett verktyg att garantera trafikduglighet framhävs. Den skyldighet att även kontrollera om fordonet överensstämmer med kraven som tidigare föreskrevs i 54 § tas in i denna paragraf. Dessutom utvidgas Trafiksäkerhetsverkets bemyndigande att meddela närmare föreskrifter om komponenter som ska kontrolleras och kontrollmetoder vid besiktningen till alla komponenter som ska kontrolleras. Det nuvarande bemyndigandet gäller endast kontroll av tryckluftsbromsar och elektroniskt styrda bromssystem. Bestämmelser om andra komponenter ingår för närvarande i förordning av statsrådet, där man i sin tur helt enkelt hänvisar till besiktningsdirektivets bestämmelser. Hänvisningen har omfattat även sådana fordon som inte hör till besiktningsdirektivets tillämpningsområde.

Bakgrunden till ändringen utgörs av en bestämmelse i det nya besiktningsdirektivet, enligt vilken även kontrollmetoder som fastställts av den behöriga myndigheten kan användas utöver de metoder som nämns i bilaga I till direktivet. I det tidigare besiktningsdirektivet gällde motsvarande spelrum endast kontroll av bromssystem hos tung materiel. Avsikten är att i huvudsak använda direktivets kontrollmetoder även i fortsättningen, men om det till exempel på grund av den tekniska utvecklingen är ändamålsenligt att ta i bruk nya kontrollmetoder, gör utvidgningen av Trafiksäkerhetsverkets bemyndigande det möjligt att införa dem enklare än nu.

53 a §. *Kategorisering av fel och brister.* Det föreslås att till lagen fogas en ny paragraf med grundläggande bestämmelser om kategorisering av fel och brister som upptäckts vid periodisk besiktning. Indelningen motsvarar indelningen i besiktningsdirektivet. Tidigare har det föreskrivits indirekt om fel på olika nivåer i paragraferna om underkännande av fordon och körförbud, och närmare genom förordning av statsrådet, men nu föreslås bedömningsgrunderna ingå klart i en och samma paragraf. Genom föreskrift av Trafiksäkerhetsverket meddelas närmare föreskrifter om kategorisering av fel och brister. Till den del som de komponenter som ska kontrolleras och kontrollmetoder som anges i besiktningsdirektivet tillämpas, följer föreskriften bestämmelserna i bilaga I till direktivet.

54 §. *Godkännande eller underkännande av fordon vid periodisk besiktning.* Det föreslås att paragrafen ändras så att där hänvisas till 53 a § i fråga om kategoriseringen av fel. Bestämmelsen ändras inte i sak. De grunder för underkännande som nämnts tidigare i paragrafen och som följer av överensstämmelse med kraven anses redan nu höra till innehållet i besiktningen i enlighet med vad som föreskrivs i 53 §, och på kategoriseringen av dem tillämpas i fortsättningen samma indelning som för andra fel och brister.

56 §. *Meddelande av körförbud vid periodisk besiktning*. Det föreslås att paragrafen ändras så att där hänvisas till 53 a § i fråga om kategoriseringen av fel. Bestämmelsen ändras inte i sak.

58 §. *Besiktningsintyg.* I paragrafen föreskrivs på samma sätt som nu om besiktningsintyg. I *1 mom.* föreskrivs om de grundläggande kraven på intyg. Närmare föreskrifter om intygets innehåll meddelas genom föreskrift av Trafiksäkerhetsverket. Genom föreskriften genomförs de minimikrav på besiktningsintyg som anges i besiktningsdirektivet. Till skillnad från tidigare

föreskrivs det inte i paragrafen att besiktningsintyget ska medföras under körning. Medförande av besiktningsintyget har i första hand betjänat trafikövervakningen, men eftersom motsvarande uppgifter numera fås även på elektronisk väg är det inte längre ändamålsenligt att medföra pappersintyg. I paragrafen föreskrivs inte heller i fortsättningen närmare om intygets innehåll, vilket gör det möjligt att börja använda även helt elektroniska intyg i framtiden.

I *2 mom.* föreskrivs på nuvarande sätt om erkännande av besiktning av fordon som registrerats eller tagits i bruk utomlands eller i landskapet Åland. Besiktningsintyg ska även i fortsättningen godkännas som bevis på giltig besiktning. Dessutom föreskrivs att som bevis på giltig besiktning godkänns också ett bevis som avses i besiktningsdirektivet, till exempel ett klistermärke som fästs på registreringsskylten.

63 §. *Tillämpning av bestämmelserna om periodisk besiktning på övriga besiktningar*. Paragrafen ändras så att också 53 a § tillämpas i fråga om godkännande och underkännande av fordon vid ändrings- och kopplingsbesiktning.

85 §. *Föreläggande om kontrollbesiktning*. Paragrafen ändras så att också 53 a § tillämpas i fråga om kontrollbesiktning.

93 §. *Fordonstillverkarens anvisningar och tekniska uppgifter om fordonet som behövs vid besiktning*. I 1 mom. föreskrivs om tillverkarnas och deras representanters skyldigheter att i fråga om fordon lämna uppgifter om tekniska egenskaper och eventuellt kontrollmetoder som avviker från det normala och som är väsentliga med tanke på periodiska kontroller vägkontroller till Trafiksäkerhetsverket och därigenom till besiktningsställena och dem som utför vägkontroller.

I det nya 2 mom. föreskrivs i enlighet med kraven i besiktningsdirektivet om lämnande av uppgifter om fordons tekniska egenskaper för besiktningens behov. När uppgifter lämnas ska Europeiska kommissionens genomförandeakt iakttas. Genom förordning av statsrådet meddelas genomförandeaktens nummer och vid behov närmare villkor om innehållet i uppgifterna och hur de ska lämnas.

96 §. *Fordonsförseelse*. I 1 mom. föreskrivs om de gärningar som innebär att man gör sig skyldig till fordonsförseelse. Enligt den gällande 1 mom. 5 punkten gör man sig skyldig till fordonsförseelse om man inte har med sig ha med sig intyget över besiktning. I förslaget till 58 § i fordonslagen föreskrivs inte längre om skyldighet att ha med sig intyget över besiktning, så i 5 punkten stryks den del som hänvisar till intyget över besiktning. Enligt punkten gör man sig i fortsättningen skyldig till fordonsförseelse endast genom att underlåta att fullgöra den besiktningsskyldighet som föreskrivs i 61 eller 62 §.

1.2 Lagen om fordonsbesiktningsverksamhet

7 §. *Förutsättningar för beviljande av besiktningskoncession.* Eftersom beviljande av besiktningskoncession som berättigar till registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktningar inte längre ska förutsätta att sökanden är oberoende av annan verksamhet i anslutning till fordon, föreslås att *1 mom.* ändras så att förutsättningarna för beviljande av alla besiktningskoncessioner är desamma.

Det föreslås att *2 mom.* upphävs, eftersom sökandens oberoende inte längre ska utgöra förutsättning för beviljande av besiktningskoncession som berättigar till registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktningar.

Enligt den gällande lagen får den som söker besiktningskoncession som berättigar till registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktningar inte bedriva 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. Den sökande får inte heller stå i kommersiellt, ekonomiskt eller något annat beroendeförhållande till den som bedriver dessa verksamheter. Förutom sökanden, som i allmänhet är ett aktiebolag eller ett kommanditbolag, gäller kravet på oberoende dem som utövar ett bestämmande inflytande över den sökande. Sådana personer är förutom det sökande bolagets ägare dess VD samt styrelsemedlemmar och deras ersättare. Däremot berör inte kravet på oberoende andra anställda hos det sökande bolaget. Besiktare eller andra anställda hos ett oberoende besiktningsföretag kan således bedriva till exempel service- eller reparationsverksamhet som avser fordon.

De gällande bestämmelserna om oberoende som avser registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktningar har visat sig vara alltför oklar på vissa punkter och den har lett till oändamålsenliga företagsarrangemang. Det har gått att uppfylla kravet på oberoende med en koncernstruktur där ett bolag utför enbart periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar samt bedriver annan affärsverksamhet i fordonsbranschen och ett annat bolag bedriver enbart besiktningsverksamhet inbegripet registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktningar. Bägge bolagen ägs av samma moderbolag, som inte bedriver någon annan egentlig affärsverksamhet. Upprätthållandet av sådana företagsarrangemang förorsakar företagen extra administrativ börda jämfört med om ett bolag kan utföra alla besiktningar och bedriva annan verksamhet i anslutning till fordon.

Även för kunder som kommer för periodisk besiktning är det nuvarande kravet på oberoende problematiskt. Om en kund låter ett sådant besiktningsföretag periodbesikta sin bil som utför endast periodiska och kontrollbesiktningar och som således inte berörs av kravet på oberoende, kan kunden samtidigt låta samma företag serva eller reparera bilen. Om den periodiska besiktningen utförs hos ett besiktningsföretag som också utför registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktningar och som måste vara oberoende, är det inte möjligt att serva eller reparera bilen hos samma företag. Enligt den nuvarande lagens ordalydelse får ett oberoende besiktningsföretag inte utföra några som helst, inte ens mindre, serviceåtgärder på fordon. I praktiken har det dock ansetts tillåtet att utföra sådana små serviceåtgärder som vanliga bilister i allmänhet anses kunna sköta själva.

Det gällande kravet på oberoende är delvis oklart och för att undanröja de olägenheter som det medför föreslås att kravet slopas även i fråga om registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktningar. Slopandet av kravet på oberoende väntas inte äventyra kvaliteten eller rättvisan i fråga om dessa besiktningar. En förutsättning för beviljande av besiktningskoncession är ett certifierat kvalitetshanteringssystem. Den som söker besiktningskoncession ska också förete en redogörelse för att sökandens verksamhet är ordnad så att annan verksamhet i anslutning till fordon än besiktningsverksamhet som sökanden bedriver inte inverkar på slutresultatet av besiktningen. Kvaliteten och rättvisan i fråga om registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktningar säkerställs också med tillräcklig tillsyn och sanktioner samt förvaltningslagens jävsbestämmelser.

11 §. *Bedömning av sökandes oberoende*. På grund av att kravet på oberoende slopas upphävs paragrafen som onödig.

13 §. *Ansökan om besiktningskoncession.* Det föreslås att till *1 mom.* fogas en ny 4 a punkt, enligt vilken till ansökan ska fogas en redogörelse för hur sökanden ordnar verksamheten så

att annan verksamhet i anslutning till fordon som sökanden bedriver inte inverkar på slutresultatet av besiktningen. Enligt 13 § 2 mom. i den gällande lagen berör detta krav endast den som söker besiktningskoncession som berättigar till periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar. Genom ändringen utvidgas kravet till att gälla även ansökan om besiktningskoncession som omfattar registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktningar.

Det föreslås att 2 mom. upphävs. Kravet på att visa hur sökanden ordnar verksamheten så att annan verksamhet än besiktningsverksamhet som sökanden bedriver i anslutning till fordon inte inverkar på slutresultatet av besiktningen överförs till 1 mom. 4 a punkten. Skyldigheten att lägga fram en utredning om att kravet på oberoende är uppfyllt slopas, eftersom den som söker besiktningskoncession som berättigar till registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktningar inte längre behöver vara oberoende på grund av att 7 § 2 mom. och 11 § upphävs.

14 §. *Beviljande av besiktningskoncession.* I 1 mom. slopas hänvisningen till 11 §, som föreslås bli upphävd.

33 §. *Prov i anslutning till vidareutbildningen och bevarande av handlingar som gäller dem*. Enligt 33 § 1 mom. i den gällande lagen ordnar Trafiksäkerhetsverket slutprov i anslutning till utbildningen i periodisk besiktning och utbildningsanordnaren övriga prov i anslutning till vidareutbildningen. I 2 mom. föreskrivs om förvaringstiderna för provhandlingar och prov i anslutning till vidareutbildningen. Den som ordnar prov i anslutning till vidareutbildning ska bevara provhandlingarna fem år och uppgifterna om provresultaten tio år.

Det föreslås att 2 mom. upphävs som onödigt. Förvaringen av provhandlingar och prov i anslutning till vidareutbildningen berörs av bestämmelserna i arkivlagen (831/1994) samt av bestämmelserna om god informationshantering i 18 § i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet. Dessa allmänna krav på arkivering och förvaring anses tillräckliga för de prov som ansluter sig till vidareutbildningen, så specialregleringen på lagnivå av dem upphävs som onödig. Den förvaringstid på fem år (provhandlingarna) och tio år (uppgifterna om provresultaten) som den gällande bestämmelsen förutsätter kan anses för lång i praktiken. Enligt 53 § får omprövning av ett beslut som innehavaren av vidareutbildningstillstånd har fattat i ett utbildningsärende begäras hos Trafiksäkerhetsverket på det sätt som anges i förvaltningslagen. Enligt 49 c § i förvaltningslagen ska en begäran om omprövning göras inom 30 dagar från delfåendet av beslutet.

1.3 Lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon

7 §. *Anmälan som avtalspart*. I paragrafen föreskrivs om de saker om vilka utredning ska lämnas till Trafiksäkerhetsverket, om man vill ingå avtal om beviljande av enskilda godkännanden med Trafiksäkerhetsverket. Eftersom beviljare av enskilt godkännande inte längre ska beröras av kravet att tjänsteproducenten ska vara oberoende av annan verksamhet i anslutning till fordon, föreslås att 9 punkten ändras så att hänvisningen till 16 §, som föreslås bli upphävd, stryks. Den som anmäler sig som tjänsteproducent behöver alltså inte lämna Trafiksäkerhetsverket någon utredning om sitt oberoende. I det inledande stycket korrigeras ett grammatiskt fel iden finska lydelsen, den svenska lydelsen ändras inte.

9 §. *Allmänna villkor som gäller beviljare av enskilt godkännande*. Det föreslås att paragrafen ändras så att i den stryks kravet på att beviljare av enskilt godkännande ska vara oberoende. Enskilt godkännande kan i sak jämställas med registreringsbesiktning. Vid bägge förfarandena kontrolleras identifieringsuppgifterna om ett enskilt fordon som ska registreras i Finland och övriga uppgifter som behövs för registreringen samt om fordonet till sin konstruktion, sina

mått och sin utrustning stämmer överens med bestämmelserna. Eftersom det föreslås att kravet på oberoende slopas i fråga om den som ansöker om besiktningskoncession som berättigar till registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktning, föreslås att kravet slopas även i fråga om beviljare av enskilt godkännande. Största delen av dem som beviljar enskilda godkännanden är besiktningsföretag.

Slopandet av kravet på oberoende förväntas inte äventyra kvaliteten på eller rättvisan i fråga om beviljandet av enskilda godkännanden. Beviljare av enskilt godkännande ska fortfarande vara tillförlitliga och sakkunniga. En beviljare av enskilt godkännande ska ha ett kvalitetssystem som åtminstone uppfyller kraven i standarden SFS-EN ISO/IEC 17020:2012 eller en nyare ifrågavarande standard. På tillförlitligheten hos beviljare av enskilt godkännande tillämpas samma bestämmelser som på tillförlitligheten hos innehavare av besiktningskoncession. Beviljare av enskilt godkännande ska erbjuda tjänster opartiskt åt alla som vill ha sådana och de ska ordna verksamheten så att andra omständigheter än bedömningen av hur fordonet uppfyller bestämmelser och föreskrifter inte kan inverka på slutresultatet av godkännandet. Kvaliteten och rättvisan i fråga om beviljandet av enskilda godkännanden säkerställs också med tillräcklig tillsyn och sanktioner samt förvaltningslagens jävsbestämmelser.

16 §. *Bedömning av om en beviljare av enskilt godkännande är oberoende*. Eftersom kravet på oberoende slopas föreslås att paragrafen upphävs som onödig.

27 §. *Hävning av avtal.* Det föreslås att i 1 mom. 1 punkten stryks hänvisningen till 16 §, som föreslås bli upphävd.

2 Närmare bestämmelser och föreskrifter

I förslaget till 53 § i fordonslagen bemyndigas Trafiksäkerhetsverket att utfärda närmare föreskrifter om komponenter som ska kontrolleras och kontrollmetoder vid besiktning. Bemyndigandet utvidgas till alla komponenter som ska kontrolleras. Det nuvarande bemyndigandet gäller endast kontroller av tryckluftsbromsar och elektroniskt styrda bromssystem. Bestämmelser om andra komponenter ingår för närvarande i förordning av statsrådet, där det i sint tur hänvisas till besiktningsdirektivets bestämmelser. Hänvisningen omfattar även sådana fordon som inte hör till besiktningsdirektivets tillämpningsområde. Bakgrunden till ändringen utgörs av en bestämmelse i det nya besiktningsdirektivet, enligt vilken även kontrollmetoder som fastställts av den behöriga myndigheten kan användas som kontrollmetoder vid besiktning utöver de metoder som nämns i bilaga I till direktivet. Avsikten är att i huvudsak använda direktivets kontrollmetoder även i fortsättningen, men om det till exempel på grund av den tekniska utvecklingen är ändamålsenligt att ta i bruk nya kontrollmetoder, gör utvidgningen av Trafiksäkerhetsverkets bemyndigande det möjligt att införa dem enklare än nu. Det är fråga om tekniska bestämmelser.

I förslaget till 53 a § 3 mom. i fordonslagen bemyndigas Trafiksäkerhetsverket att meddela föreskrifter om närmare bedömning av fel och brister hos fordon. Till den del som de komponenter som ska kontrolleras och kontrollmetoder som anges i besiktningsdirektivet tillämpas, följer föreskriften bestämmelserna i bilaga I till direktivet.

I förslaget till 58 § 1 mom. i fordonslagen bemyndigas Trafiksäkerhetsverket att meddela närmare föreskrifter om besiktningsintygets innehåll. Genom föreskriften genomförs de minimikrav på besiktningsintyg som anges i besiktningsdirektivet.

Enligt förslaget till 93 § 2 mom. fordonslagen får genom förordning av statsrådet utfärdas närmare villkor för innehållet i de uppgifter som gäller fordons tekniska egenskaper och som behövs vid besiktning samt för hur uppgifterna ska lämnas. Genom förordning meddelas också den genomförandeakt som Europeiska kommissionen antar senare.

3 Ikraftträdande

Lagen om ändring av fordonslagen föreslås träda i kraft den 20 maj 2018. Skyldigheten att medföra intyg över periodisk besiktning upphör dock redan den 20 maj 2017.

Lagarna om ändring av lagen om besiktningsverksamhet och lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon föreslås träda i kraft den 20 maj 2017. De besiktningskoncessioner som beviljats med stöd av den nu gällande lagen förblir i kraft som sådana, i enlighet med de gällande bestämmelserna. På de gällande koncessionerna tillämpas alltså även i fortsättningen kravet på oberoende i 11 §. Om ett besiktningsställe vill utnyttja det faktum att kravet på oberoende slopas, ska man ansöka om ändring i koncessionen hos Trafiksäkerhetsverket. Med ändring avses i praktiken att den redogörelse som avses i 13 § 4 a punkten lämnas till Trafiksäkerhetsverket. Ändringen är avgiftsfri.

4 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

4.1 Normgivningsbemyndigande

Enligt förslaget till 93 § 2 mom. i fordonslagen får genom förordning av statsrådet utfärdas närmare villkor för innehållet i de uppgifter som gäller fordons tekniska egenskaper och som behövs vid besiktning samt för hur uppgifterna ska lämnas. Genom förordning meddelas också den genomförandeakt som Europeiska kommissionen antar senare. Enligt 80 § i grundlagen ska genom lag utfärdas bestämmelser om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter samt om frågor som enligt grundlagen i övrigt hör till området för lag. I motiveringen i regeringens proposition om grundlagen (RP 1/1998 rd) konstateras att alla centrala bestämmelser som inverkar på individens rättsliga ställning bör utfärdas genom lag. Den som utfärdar förordning kan emellertid genom lag bemyndigas att utfärda närmare bestämmelser om sådant som är av mindre betydelse för individens rättigheter och skyldigheter. Enligt förarbetena till grundlagen (RP 1/1998 rd) och grundlagsutskottets utlåtandepraxis (t.ex. GrUU 17/2010 rd, s. 2 och GrUU 34/2009 rd, s. 2/I)) ska sådana bemyndiganden vara exakt avgränsade. I det föreslagna bemyndigandet att utfärda förordning anges exakt vilka uppgifter det är fråga om och skyldigheten att lämna uppgifterna följer av lag.

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

Fordonslagen innehåller alla centrala bestämmelser med tanke på individens rättigheter och skyldigheter när det gäller övervakningen av klassificering av fordon, krav som gäller fordon,

typgodkännande, periodisk besiktning, registrering och användning av fordon. Normgivningsbemyndigandena gäller reglering som preciserar dessa bestämmelser.

I förslaget till 53 § i fordonslagen bemyndigas Trafiksäkerhetsverket att meddela närmare föreskrifter om komponenter som ska kontrolleras och kontrollmetoder. Det nya besiktningsdirektivet tillåter större möjligheter än tidigare att nationellt påverka kontrollmetoderna vid besiktning. I förslaget till 53 a § 3 mom. fordonslagen bemyndigas Trafiksäkerhetsverket att meddela föreskrifter om närmare bedömning av fel och brister hos fordon. I förslaget till 58 § 1 mom. i fordonslagen bemyndigas Trafiksäkerhetsverket att meddela närmare föreskrifter om innehållet i besiktningsintyg. De föreslagna normgivningsbemyndigandena gäller tekniska detaljer som är förenade med ringa prövning, och att bestämma om dem passar på ett naturligt sätt ihop med Trafiksäkerhetsverkets uppgifter.

På ovan anförda grunder är tillämpningsområdet för de bemyndiganden som föreslås i propositionen exakt avgränsat, och de anses inte stå i strid med 80 § i grundlagen.

4.2 Överföring av offentliga förvaltningsuppgifter på andra än myndigheter

Enligt 124 § i grundlagen kan offentliga förvaltningsuppgifter anförtros andra än myndigheter endast genom lag eller med stöd av lag. Förutsättningen är att uppgifterna blir ändamålsenligt skötta på detta vis. De grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten eller andra krav på god förvaltning får inte äventyras.

Enligt det lagförslag som gäller fordonsbesiktningsverksamhet förblir besiktningar en uppgift för privata besiktningsställen. Enligt grundlagsutskottets tidigare bedömning är arrangemanget inte problematiskt med avseende på 124 § i grundlagen (GrUU 22/2013 rd).

I det lagförslag som gäller fordonsbesiktningsverksamhet slopas bestämmelserna om oberoende i fråga om registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktningar samt beviljande av enskilda godkännanden. I fråga om periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar har bestämmelserna om oberoende slopats redan tidigare. I detta sammanhang bedömde grundlagsutskottet i sitt utlåtande bestämmelserna om oberoende med avseende på 124 § i grundlagen. Utskottet ansåg att med avseende på rättsskyddet kan det i princip förefalla problematiskt att slopa bestämmelserna om oberoende. Med beaktande av de övriga bestämmelserna om ordnande av besiktningsverksamheten, dess kvalitet, tillsynen över den och jäv för besiktarna ansåg utskottet ändå att en opartisk och rättvis verksamhet är tillräckligt garanterad. Utskottet fäste särskild uppmärksamhet vid betydelsen av Trafiksäkerhetsverkets tillsynsroll för att garantera opartiskhet och rättvisa när konkurrensen mellan besiktningsstationerna hårdnar. (GrUU 22/2013 rd) I de lagförslag som gäller fordonsbesiktningsverksamhet samt ordnande av enskilt godkännande av fordon bevaras de övriga sätten att garantera opartiskhet och rättvisa oförändrade, så slopandet av bestämmelserna om oberoende i fråga om registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktningar samt beviljande av enskilda godkännanden är inte problematisk med avseende på 124 § i grundlagen.

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

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

Lagförslag

1.

Lag

om ändring av fordonslagen

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i fordonslagen (1090/2002) 53 och 54 §, 56 § 1 mom., 58 och 63 §, 85 § 1 mom., rubriken för 93 § samt 96 § 1 mom. 5 punkten,

av dem 53 § och 85 § 1 mom. sådana de lyder i lag 961/2013, 54 och 63 § sådana de lyder i lag 226/2009, rubriken för 93 § sådan den lyder i lag 276/2010 och 96 § 1 mom. 5 punkten sådan den lyder i lag 992/2016, samt

fogas till lagen en ny 53 a § samt till 93 §, sådan den lyder i lag 276/2010, ett nytt 2 mom. som följer:

53 §

Innehållet i periodisk besiktning

Varje fordon ska föras till periodisk besiktning för kontroll av fordonets trafikduglighet.

Vid periodisk besiktning av ett fordon kontrolleras att

1) fordonets skick överensstämmer med de bestämmelser som gäller för fordonet,
2) fordonet är tryggt att använda i trafiken,
3) fordonet inte orsakar onödiga miljöolägenheter,
4) de uppgifter om fordonet som ska antecknas i registret är korrekta.

Trafiksäkerhetsverket utfärdar närmare föreskrifter om komponenter som ska kontrolleras och kontrollmetoder.

53 a §

Kategorisering av fel och brister

Fel och brister som upptäckts vid periodisk besiktning ska kategoriseras till en av följande grupper:

1) *mindre fel och brister*, som inte har någon betydande inverkan på fordonets säkerhet eller påverkar miljön,
2) *allvarliga fel och brister*, som kan äventyra fordonets säkerhet eller påverka miljön eller som kan innebära att andra trafikanter utsätts för fara,
3) *farliga fel och brister*, direkt äventyrar risk för trafiksäkerheten eller påverkar miljön.

Om flera mindre eller allvarliga fel eller brister som hör till samma grupp upptäcks hos ett fordon, kan de med avseende på den samverkan de får kategoriseras som allvarliga eller farliga.

Trafiksäkerhetsverket meddelar närmare föreskrifter om kategorisering av fel och brister.

54 §

Godkännande eller underkännande av fordon vid periodisk besiktning

Ett fordon ska godkännas vid periodisk besiktning, om det inte vid besiktningen har upptäckts sådana allvarliga fel eller brister eller farliga fel eller brister som avses i 53 a § eller sådana fel eller brister som förutsätter ändringsbesiktning. Om fordonet inte godkänns vid den periodiska besiktningen, ska det underkännas.

56 §

Meddelande av körförbud vid periodisk besiktning

Om allvarliga fel eller brister som avses i 53 a § upptäcks hos fordonet, ska fordonet inte endast underkännas vid besiktningen utan också beläggas med körförbud (*körförbud*).

— —

58 §

Besiktningsintyg

Över periodisk besiktning ges ett intyg av vilket framgår resultatet av besiktningen, tidpunkten för följande besiktning samt eventuella tidsfrister enligt 57 § för reparation av fordonet. Trafiksäkerhetsverket meddelar närmare föreskrifter om intygets innehåll.

Intyg som utfärdats över periodisk besiktning av ett fordon som registrerats eller tagits i bruk utomlands eller i landskapet Åland eller bevis som avses i artikel 10 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet och om upphävande av direktiv 2009/40/EG gäller i Finland.

63 §

Tillämpning av bestämmelserna om periodisk besiktning på övriga besiktningar

På registrerings-, ändrings och kopplingsbesiktning tillämpas 52, 55–57 och 59 §. Registreringsbesiktning får dock utföras trots förbudet i 52 §. På godkännande och underkännande av fordon vid ändrings- och kopplingsbesiktning tillämpas 53 a och 54 §.

85 §

Föreläggande om kontrollbesiktning

Om en polisman, tullman eller gränsbevakningsman anser att de fel eller brister som upptäckts hos ett fordon kan medföra en sådan olägenhet för miljön eller en sådan säkerhetsrisk att det är motiverat att utföra en grundligare kontroll än kontroll på väg, kan han eller hon bestämma att fordonet ska besiktas *(kontrollbesiktning)*. Trafiksäkerhetsverket ersätter besiktningsstället med de skäliga kostnaderna för en sådan kontrollbesiktning, om det vid besiktning eller vägkontroll konstateras att fordonet inte har några fel eller brister. En polisman, tullman eller gränsbevakningsman kan också förordna att fordonet ska kontrollbesiktas i situationer där en tidigare given uppmaning att reparera fordonet inte har följts. Ett fordon som inte inom den tid som polismannen, tullmannen eller gränsbevakningsmannen bestämt har förts till kon-

trollbesiktning får inte användas i trafik förrän det har godkänts vid en kontrollbesiktning. På kontrollbesiktning tillämpas 53, 53 a, 54 och 56–58 §. Om polismannen, tullmannen eller gränsbevakningsmannen på grund av fordonsskada eller av andra skäl anser att det behövs en utförligare kontroll, kan han eller hon bestämma att kontrollbesiktningen ska utvidgas till en besiktning som motsvarar en registreringsbesiktning. Kontrollbesiktning kan också föreläggas i fråga om fordon som registrerats eller tagits i bruk i landskapet Åland eller utomlands.

— —

93 §

Fordonstillverkarens anvisningar samt tekniska uppgifter som behövs vid besiktning av fordon

— —

Fordonstillverkaren eller tillverkarens representant ska också lämna de tekniska uppgifter som behövs vid besiktning av fordon. Närmare bestämmelser om vilka uppgifter som ska lämnas och hur uppgifternska lämnas får utfärdas genom förordning av statsrådet.

96 §

Fordonsförseelse

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet

— —

5) underlåter att fullgöra den besiktningsskyldighet som föreskrivs i 61 eller 62 §,

— —

ska, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för *fordonsförseelse* dömas till böter.

— —

———

Denna lag träder i kraft den 20 .

Från och med den 20 maj 2017 behöver dock intyg som getts över periodisk besiktning behöver inte längre medföras vid körning.

———

2.

Lag

om ändring av lagen om fordonsbesiktningsverksamhet

I enlighet med riksdagens beslut

upphävs i lagen om fordonsbesiktningsverksamhet (957/2013) 7 § 2 mom., 11 §, 13 § 2 mom. och 33 § 2 mom.,

ändras det inledande stycket i 7 § 1 mom. samt 14 § 1 mom. och

fogas till 13 § 1 mom. en ny 4 a-punkt som följer:

7 §

Förutsättningar för beviljande av besiktningskoncession

För att besiktningskoncession ska kunna beviljas krävs att

— —

13 §

Ansökan om besiktningskoncession

Besiktningskoncession söks skriftligt hos Trafiksäkerhetsverket. Till ansökan ska fogas

— —

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

— —

14 §

Beviljande av besiktningskoncession

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

— —

———

Denna lag träder i kraft den 20 .

Besiktningskoncessioner som beviljats före lagens ikraftträdande förblir i kraft som sådana. På besiktningsverksamhet som bedrivs med stöd av koncessioner som beviljats före lagens ikraftträdande tillämpas de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet.

———

3.

Lag

om ändring av lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon

I enlighet med riksdagens beslut

upphävs i lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon (958/2013) 16 § samt

ändras den finska språkdräkten i det inledande stycket i 7 § samt 7 § 9 punkten, 9 § 1 mom. och 27 § 1 mom. 1 punkten som följer:

7 §

Anmälan som avtalspart

En tjänsteproducent som vill ingå avtal med Trafiksäkerhetsverket om beviljande av enskilda godkännanden, nedan *sökanden*, ska lämna Trafiksäkerhetsverket följande skriftliga utredning:

9) en redogörelse för hur sökanden eller den som utövar bestämmande inflytande över en sökande vars verksamhet bedrivs i bolagsform uppfyller kraven i 9, 11 och 12 §,

— —

9 §

Allmänna villkor som gäller beviljare av enskilt godkännande

Beviljare av enskilt godkännande ska vara tillförlitliga och sakkunniga.

— —

27 §

Hävning av avtal

Trafiksäkerhetsverket kan häva ett avtal om beviljande av enskilda godkännanden, om beviljaren av enskilt godkännande

1) inte uppfyller de krav som föreskrivs i 9–15 §,

— —

———

Denna lag träder i kraft den 20 .

Helsingfors den 23 februari 2017

Statsminister

Juha Sipilä

Kommunikationsminister Anne Berner

Bilagor
Parallelltext

1.

Lag

om ändring av fordonslagen

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i fordonslagen (1090/2002) 53 och 54 §, 56 § 1 mom., 58 och 63 §, 85 § 1 mom., rubriken för 93 § samt 96 § 1 mom. 5 punkten,

av dem 53 § och 85 § 1 mom. sådana de lyder i lag 961/2013, 54 och 63 § sådana de lyder i lag 226/2009, rubriken för 93 § sådan den lyder i lag 276/2010 och 96 § 1 mom. 5 punkten sådan den lyder i lag 992/2016, samt

fogas till lagen en ny 53 a § samt till 93 §, sådan den lyder i lag 276/2010, ett nytt 2 mom. som följer:

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
53 §	53 §
Innehållet i periodisk besiktning	*Innehållet i periodisk besiktning*
Varje fordon ska föras till periodisk besiktning för kontroll av fordonets skick och de uppgifter som antecknats i registret. Genom förordning av statsrådet utfärdas närmare bestämmelser om innehållet i periodisk besiktning. Trafiksäkerhetsverket meddelar dock närmare föreskrifter om kontroll av tryckluftsbromsar och elektroniskt styrda bromsar vid periodisk besiktning.	Varje fordon ska föras till periodisk besiktning för kontroll av fordonets *trafikduglighet. Vid periodisk besiktning av ett fordon kontrolleras att* *1) fordonets skick överensstämmer med de bestämmelser som gäller för fordonet* *2) fordonet är tryggt att använda i trafiken,* *3) fordonet inte orsakar onödiga miljöolägenheter,* *4) de uppgifter om fordonet som ska antecknas i registret är korrekta.* Trafiksäkerhetsverket utfärdar närmare föreskrifter *om komponenter som ska kontrolleras och kontrollmetoder.*
	53 a §
(Fogas)	*Kategorisering av fel och brister*
	Fel och brister som upptäckts vid periodisk besiktning ska kategoriseras till en av följande grupper:

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	1) *mindre fel och brister*, som inte har någon betydande inverkan på fordonets säkerhet eller påverkar miljön, 2) *allvarliga fel och brister*, som kan äventyra fordonets säkerhet eller påverka miljön eller som kan innebära att andra trafikanter utsätts för fara, 3) *farliga fel och brister*, direkt äventyrar risk för trafiksäkerheten eller påverkar miljön. Om flera mindre eller allvarliga fel eller brister som hör till samma grupp upptäcks hos ett fordon, kan de med avseende på den samverkan de får kategoriseras som allvarliga eller farliga. Trafiksäkerhetsverket meddelar närmare föreskrifter om kategoriseringen av fel och brister.
54 §	54 §
Godkännande eller underkännande av fordon vid periodisk besiktning	*Godkännande eller underkännande av fordon vid periodisk besiktning*
Ett fordon ska godkännas vid periodisk besiktning, om det vid besiktningen inte har upptäckts sådana brister i överensstämmelsen hos fordonets konstruktion eller utrustning som förutsätter ändringsbesiktning eller sådana fel eller brister som är betydande med tanke på trafiksäkerheten eller avsevärda med tanke på miljön. Om fordonet inte godkänns vid den periodiska besiktningen ska det underkännas. Närmare bestämmelser om grunderna för underkännande utfärdas genom förordning av statsrådet.	Ett fordon ska godkännas vid periodisk besiktning, om det inte vid besiktningen har upptäckts sådana *allvarliga fel eller brister eller farliga fel eller brister som avses i 53 a § eller sådana fel eller brister som förutsätter ändringsbesiktning.* Om fordonet inte godkänns vid den periodiska besiktningen ska det underkännas.
56 §	56 §
Meddelande av körförbud vid periodisk besiktning	*Meddelande av körförbud vid periodisk besiktning*
Om fel eller brister som upptäckts vid periodisk besiktning medför omedelbar fara för trafiksäkerheten eller betydande olägenhet för miljön, skall fordonet inte endast underkännas vid besiktningen utan också ges körförbud *(körförbud)*. Närmare bestämmelser om grunderna för körförbud utfärdas genom	Om allvarliga fel eller brister som *avses i 53 a § upptäcks hos fordonet,* ska fordonet inte endast underkännas vid besiktningen utan också beläggas med körförbud (*körförbud*).

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
förordning av statsrådet.	
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
58 §	58 §
Besiktningsintyg	*Besiktningsintyg*
Över periodisk besiktning ges ett intyg som skall medföras i fordonet under körning. Närmare bestämmelser om det intyg som ges vid periodisk besiktning utfärdas genom förordning av statsrådet. Om fler än ett intyg ges, föreskrivs genom förordning av statsrådet också vilket av intygen som skall medföras under körning.	Över periodisk besiktning ges ett intyg av *vilket framgår resultatet av besiktningen, tidpunkten för följande besiktning samt eventuella tidsfrister enligt 57 § för reparation av fordonet. Trafiksäkerhetsverket meddelar närmare föreskrifter om intygets innehåll.*
Intyg som utfärdats över periodisk besiktning av ett fordon som registrerats eller tagits i bruk utomlands eller i landskapet Åland gäller i Finland.	Intyg som utfärdats över periodisk besiktning av ett fordon som registrerats eller tagits i bruk utomlands eller i landskapet Åland eller bevis *som avses i artikel 10 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet och om upphävande av direktiv 2009/40/EG* gäller i Finland.
63 §	63 §
Tillämpning av bestämmelserna om periodisk besiktning på övriga besiktningar	*Tillämpning av bestämmelserna om periodisk besiktning på övriga besiktningar*
Bestämmelserna i 52, 55–57 och 59 § tillämpas på registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktning. Registreringsbesiktning får dock utföras trots förbudet i 52 §. I fråga om godkännande och underkännande av fordon vid ändrings- och kopplingsbesiktning ska 54 § tillämpas.	På registrerings-, ändrings och kopplingsbesiktning tillämpas 52, 55–57 och 59 §. Registreringsbesiktning får dock utföras trots förbudet i 52 §. På godkännande och underkännande av fordon vid ändrings- och kopplingsbesiktning tillämpas *53 a och* 54 §.
85 §	85 §
Föreläggande om kontrollbesiktning	*Föreläggande om kontrollbesiktning*
Om en polisman, tullman eller gränsbevakningsman anser att de fel eller brister som upptäckts i ett fordons överensstämmelse med kraven, fordonets skick eller i synnerhet i bromsarna kan medföra en sådan olägenhet för miljön eller en sådan säkerhetsrisk att det är motiverat att utföra en grundligare kontroll	Om en polisman, tullman eller gränsbevakningsman anser att de fel eller brister som upptäckts hos *ett fordon* kan medföra en sådan olägenhet för miljön eller en sådan säkerhetsrisk att det är motiverat att utföra en grundligare kontroll än kontroll på väg, kan han eller hon bestämma att fordonet ska be-

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
än kontroll på väg, kan han eller hon bestämma att fordonet ska besiktas (*kontrollbesiktning*). Trafiksäkerhetsverket ersätter besiktningsstället med de skäliga kostnaderna för en sådan kontrollbesiktning, om det vid besiktning eller vägkontroll konstateras att fordonet inte har några fel eller brister. En polisman, tullman eller gränsbevakningsman kan också förordna att fordonet ska kontrollbesiktas i situationer där en tidigare given uppmaning att reparera fordonet inte har följts. Ett fordon som inte inom den tid som polismannen, tullmannen eller gränsbevakningsmannen bestämt har förts till kontrollbesiktning får inte användas i trafik förrän det har godkänts vid en kontrollbesiktning. På kontrollbesiktning tillämpas 53, 54 och 56–58 §. Om polismannen, tullmannen eller gränsbevakningsmannen på grund av fordonsskada eller av andra särskilda skäl anser att det behövs en utförligare kontroll, kan han eller hon bestämma att kontrollbesiktningen ska utvidgas till en besiktning som motsvarar en registreringsbesiktning. Kontrollbesiktning kan också föreläggas i fråga om fordon som registrerats eller tagits i bruk i landskapet Åland eller utomlands.	siktas (*kontrollbesiktning)*. Trafiksäkerhetsverket ersätter besiktningsstället med de skäliga kostnaderna för en sådan kontrollbesiktning, om det vid besiktning eller vägkontroll konstateras att fordonet inte har några fel eller brister. En polisman, tullman eller gränsbevakningsman kan också förordna att fordonet ska kontrollbesiktas i situationer där en tidigare given uppmaning att reparera fordonet inte har följts. Ett fordon som inte inom den tid som polismannen, tullmannen eller gränsbevakningsmannen bestämt har förts till kontrollbesiktning får inte användas i trafik förrän det har godkänts vid en kontrollbesiktning. På kontrollbesiktning tillämpas 53, *53 a*, 54 och 56–58 §. Om polismannen, tullmannen eller gränsbevakningsmannen på grund av fordonsskada eller av andra skäl anser att det behövs en utförligare kontroll, kan han eller hon bestämma att kontrollbesiktningen ska utvidgas till en besiktning som motsvarar en registreringsbesiktning. Kontrollbesiktning kan också föreläggas i fråga om fordon som registrerats eller tagits i bruk i landskapet Åland eller utomlands.
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
93 §	93 §
Fordonstillverkarens och importörens särskilda anvisningar för Trafiksäkerhetsverket	*Fordonstillverkarens anvisningar samt tekniska uppgifter som behövs vid besiktning av fordon*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
(Fogas)	Fordonstillverkaren eller tillverkarens representant ska också lämna de tekniska uppgifter som behövs vid besiktning av fordon. Närmare bestämmelser om vilka uppgifter som ska lämnas och hur uppgifternska lämnas får utfärdas genom förordning av statsrådet.
96 §	96 §
Fordonsförseelse	*Fordonsförseelse*
Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet	Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
5) underlåter *att fullgöra den skyldighet att ha med sig intyget över besiktning som föreskrivs i 58 § eller underlåter* att fullgöra den besiktningsskyldighet som föreskrivs i 61 eller 62 §,	5) underlåter att fullgöra den besiktningsskyldighet som föreskrivs i 61 eller 62 §,
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
ska, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för *fordonsförseelse* dömas till böter.	ska, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för *fordonsförseelse* dömas till böter.
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —

———

Denna lag träder i kraft den 20 .

Från och med den 20 maj 2017 behöver dock intyg som getts över periodisk besiktning behöver inte längre medföras vid körning.

———

2.

Lag

om ändring av lagen om fordonsbesiktningsverksamhet

I enlighet med riksdagens beslut

upphävs i lagen om fordonsbesiktningsverksamhet (957/2013) 7 § 2 mom., 11 §, 13 § 2 mom. och 33 § 2 mom.,

ändras det inledande stycket i 7 § 1 mom. samt 14 § 1 mom. och

fogas till 13 § 1 mom. en ny 4 a punkt som följer:

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
7 §	7 §
Förutsättningar för beviljande av besiktningskoncession	*Förutsättningar för beviljande av besiktningskoncession*
För att besiktningskoncession som berättigar till periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar ska kunna beviljas krävs att	För att besiktningskoncession ska kunna beviljas krävs att
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
Det som föreskrivs i 1 mom. 1–3 och 5–12 punkten gäller som villkor för beviljande av besiktningskoncession som berättigar till registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktningar. Dessutom krävs det att den som söker koncession är oberoende.	(Upphävs)
11§	(Upphävs)
Bedömning av sökandes oberoende	
Den som söker besiktningskoncession som berättigar till registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktningar anses oberoende, om han eller hon eller den som utövar ett bestämmande inflytande över en sökande som bedriver verksamhet i bolagsform inte bedriver eller står i kommersiellt, ekonomiskt eller något annat beroendeförhållande till den som bedriver 1) tillverkning, import, handel, planering, marknadsföring, reparation eller service som gäller fordon eller delar till fordon, 2) skadegranskning av fordon i anslutning till försäkringsverksamhet, eller	

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
3) tillståndspliktig trafik. Den som söker besiktningskoncession enligt 1 mom. eller någon annan person som avses i det momentet får inte heller stå i beroendeförhållande till organisationer som bildats av dem som bedriver verksamhet som avses i 1 mom. Som beroendeförhållande betraktas inte 1) att de som bedriver sådan verksamhet som avses i 1 mom. hyr eller hyr ut lokaler och anordningar som behövs vid koncessionspliktig besiktningsverksamhet, och inte 2) verksamhet som en i fordonslagen avsedd godkänd sakkunnig eller teknisk tjänst.	
13 §	13 §
Ansökan om besiktningskoncession	*Ansökan om besiktningskoncession*
Besiktningskoncession söks skriftligt hos Trafiksäkerhetsverket. Till ansökan ska fogas	Besiktningskoncession söks skriftligt hos Trafiksäkerhetsverket. Till ansökan ska fogas
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
(Fogas)	*4 a) en redogörelse för hur sökanden ordnar verksamheten så att annan verksamhet som sökanden bedriver i anknytning till fordon än besiktningsverksamhet inte inverkar besiktningens resultat,*
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
Den som söker besiktningskoncession som berättigar till periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar och 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 ska visa hur sökanden ordnar verksamheten så att den övriga verksamhet som sökanden bedriver inte inverkar på slutresultatet av besiktningen. Den som söker besiktningskoncession som berättigar till registrerings-, ändrings- och kopplingsbesiktningar ska lägga fram utredning om att sökanden uppfyller kraven på oberoende enligt 11 §.	(Upphävs)

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
14 §	14 §
Beviljande av besiktningskoncession	*Beviljande av besiktningskoncession*
Trafiksäkerhetsverket ska bevilja besiktningskoncession om sökanden uppfyller de krav i 7–9 samt *11* och 12 § som gäller koncessionen i fråga och lämnar den utredning som avses i 13 §.	Trafiksäkerhetsverket ska bevilja besiktningskoncession om sökanden uppfyller de krav i 7–9 och 12 § som gäller koncessionen i fråga och lämnar de redogörelser som avses i 13 §.
— — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — —
33§	33§
Prov i anslutning till vidareutbildningen och bevarande av handlingar som gäller dem	*Prov i anslutning till vidareutbildningen och bevarande av handlingar som gäller dem*
— — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — —
Den som ordnar prov i anslutning till vidareutbildning ska bevara provhandlingarna fem år och uppgifterna om provresultaten tio år.	(Upphävs)

———

Denna lag träder i kraft den 20 .

Besiktningskoncessioner som beviljats före lagens ikraftträdande förblir i kraft som sådana. På besiktningsverksamhet som bedrivs med stöd av koncessioner som beviljats före lagens ikraftträdande tillämpas de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet.

———

3.

Lag

om ändring av lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon

I enlighet med riksdagens beslut

upphävs i lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon (958/2013) 16 § samt

ändras den finska språkdräkten i det inledande stycket i 7 §, samt 7 § 9 punkten, 9 § 1 mom. och 27 § 1 mom. 1 punkten som följer:

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
7 §	7 §
Anmälan som avtalspart	*Anmälan som avtalspart*
En tjänsteproducent som vill ingå avtal med Trafiksäkerhetsverket om beviljande av enskilda godkännanden, nedan *sökanden*, ska lämna Trafiksäkerhetsverket följande skriftliga utredning: 9) en redogörelse för hur sökanden och personer som utövar ett bestämmande inflytande över en sökande vars verksamhet bedrivs i bolagsform uppfyller kraven i 9, 11, 12 och *16* §,	En tjänsteproducent som vill ingå avtal med Trafiksäkerhetsverket om beviljande av enskilda godkännanden, nedan *sökanden*, ska lämna Trafiksäkerhetsverket följande skriftliga utredning: 9) en redogörelse för hur sökanden eller den som utövar bestämmande inflytande över en sökande vars verksamhet bedrivs i bolagsform uppfyller kraven i 9, 11 och 12 §,
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
9 §	9 §
Allmänna villkor som gäller beviljare av enskilt godkännande	*Allmänna villkor som gäller beviljare av enskilt godkännande*
Beviljare av enskilt godkännande ska vara tillförlitliga, sakkunniga och *oberoende.*	Beviljare av enskilt godkännande ska vara tillförlitliga och sakkunniga.
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
16§	(Upphävs)
Bedömning av om en beviljare av enskilt godkännande är oberoende	
En beviljare av enskilt godkännande anses vara oberoende, om sökanden eller den som utövar ett bestämmande inflytande över en sökande som bedriver verksamhet i bolagsform inte bedriver eller står i kommersiellt, ekonomiskt eller något annat beroendeförhål-	

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
lande till den som bedriver 1) tillverkning, import, handel, planering, marknadsföring, reparation eller service som gäller fordon eller delar till fordon, 2) skadegranskning av fordon i anslutning till försäkringsverksamhet, eller 3) tillståndspliktig trafik. Sökanden eller någon annan person som avses i 1 mom. får inte stå i beroendeförhållande till organisationer som bildats av dem som bedriver verksamhet som avses i 1 mom. Som sådant beroendeförhållande som avses i 1 och 2 mom. anses inte 1) att de som bedriver sådan verksamhet som avses i 1 mom. hyr eller hyr ut lokaler och anordningar som behövs vid enskilt godkännande, eller 2) verksamhet som en i fordonslagen avsedd teknisk tjänst eller godkänd sakkunnig. Sökanden ska ordna sin verksamhet så att det förfarande eller den verksamhet som avses i 3 mom. inte inverkar på slutresultatet av det enskilda godkännandet.	
27 §	27 §
Hävning av avtal	*Hävning av avtal*
Trafiksäkerhetsverket kan häva ett avtal om beviljande av enskilda godkännanden, om beviljaren av enskilt godkännande 1) inte uppfyller de krav som föreskrivs i 9–16 §, — — — — — — — — — — — — — — —	Trafiksäkerhetsverket kan häva ett avtal om beviljande av enskilda godkännanden, om beviljaren av enskilt godkännande 1) inte uppfyller de krav som föreskrivs i 9—*15* §, — — — — — — — — — — — — — — —
	————
	Denna lag träder i kraft den 20 .