

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av körkortslagen

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att körkortsregleringen ändras i syfte att främja trafiksäkerheten bland unga förare.

Förarutbildningen kompletteras genom att den säkerhetsbetonade utbildning i upptäckande av risker som krävs av den som avlägger körkort samt utbildningskraven utökas. Dessutom föreslås det bestämmelser om att körundervisningen i halkkörning i regel ska ges på övningsbana.

Det föreslås att Transport- och kommunikationsverkets dispensförfarande, där 17-åringar utifrån en helhetsbedömning kan beviljas dispens för avläggande av körkort för kategori B, slopas. Dessutom föreslås det att rätten av få körkort för kategorierna B och BE som 17-åring för dem som studerar inom yrkesinriktad förarutbildning slopas. Det föreslås att en 17-åring med vårdnadshavarens samtycke ska kunna få begränsad körrätt, som inte är i kraft lördagar klockan 00—05 och söndagar klockan 00—05. Begränsningen gäller tills förarens fyller 18 år. Det föreslås att föraren ska kunna dömas till böter och meddelas körförbud som påföljd av körning i strid med begränsningen.

Det föreslås att 17-åriga förare ska använda ett kännetecken för minderåriga förare och att påföljden för brott mot skyldigheten blir avgift för trafikförseelse.

Det föreslås att utbildningen i anslutning till meddelande av körförbud utvidgas till att utöver nuvarande körrätt för kategorierna A och B omfatta även körrätt för kategorierna AM/120, AM/121 och T samt förare som polisen meddelat temporärt körförbud.

I lagen föreslås bestämmelser om påföljd för den som gjort sig skyldig till fusk vid teoriprovet för förarexamen. Transport- och kommunikationsverket ska meddela en examinand som gjort sig skyldig till fusk ett förbud på sex månader att delta i teoriprovet. Verket ska ålägga en tolk som gjort sig skyldig till fusk vid teoriprovet ett förbud på sex månader att bistå som tolk vid teoriprovet.

I lagen föreslås dessutom ändringar av teknisk natur och ändringar som förtydligar regleringen.

Det föreslås bli möjligt att byta ut körkort som utfärdats på Färöarna och Grönland mot finländskt körkort.

Lagen avses träda i kraft våren 2022.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
MOTIVERING	3
1 Bakgrund och beredning	3
1.1 Bakgrund	3
1.2 Den uppföljande undersökningen av körkortslagen: de första resultaten	5
1.3 Beredning	8
2 Nuläge och bedömning av nuläget	8
2.1 Undantag från ålderskravet för körkort för kategori B	9
2.2 Förarutbildning	10
2.3 Förarexamen	12
2.3.1 Fusk i teoriprovet för förarexamen	13
2.4 Körförbud och körförbudsutbildning	14
2.5 Körkort som utfärdats på Färöarna och Grönland	15
3 Målsättning	16
4 Förslagen och deras konsekvenser	17
4.1 De viktigaste förslagen	17
4.1.1 Förslag som främjar trafiksäkerheten bland unga	17
4.1.2 Övriga förslag	22
4.2 De huvudsakliga konsekvenserna	24
5 Alternativa handlingsvägar	33
5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser	33
5.1.1 Inga ändringar av regleringen	33
5.1.2 Utnyttjande av alternativa regleringsmetoder	34
5.1.3 Alternativa sätt att ändra körkortsregleringen	34
5.2 Lagstiftning och andra handlingsmodeller i utlandet	41
6 Remissvar	43
7 Specialmotivering	43
8 Bestämmelser på lägre nivå än lag	53
8.1 kraftträdande	53
9 Verkställighet och uppföljning	53
10 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning	54
LAGFÖRSLAG	68
Lag om ändring av körkortslagen	68
BILAGA	77
PARALLELLTEXT	77
Lag om ändring av körkortslagen	77
FÖRORDNINGSUTKAST	94
Statsrådets förordning om ändring av statsrådets förordning om körkort	94
ANDRA BILAGOR	97
BILAGA TILL FÖRORDNINGEN	97

MOTIVERING

1 Bakgrund och beredning

1.1 Bakgrund

I körkortslagen (386/2011) och statsrådets förordning om körkort (423/2011) föreskrivs om körkort och om kraven för avläggande av körkort. Den nationella lagstiftningen baserar sig till stor del på Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG om körkort (nedan EU:s körkortsdirektiv).

Den nationella körkortsregleringen förtydligades och lättades upp genom lagen om ändring av körkortslagen (387/2018) som trädde i kraft den 1 juli 2018. Syftet med lagändringen var att med beaktande av kraven på trafiksäkerhet förtydliga och lätta upp körkortsregleringen och skapa förutsättningar för att utveckla körkortsförfarandena. Ett särskilt syfte var att revidera systemet för avläggande av körkort genom att utöka alternativen i fråga om andra körkort än lastbils- och busskörkort, lätta upp den nationella reglering som är striktare än EU:s reglering, främja digitala körkortsförfaranden och undanröja hindren för att använda elektroniska ansökningsförfaranden. Avsikten med att lätta upp systemet för avläggande av körkort var att lindra den börda som körkortsförfarandena medför för olika aktörer och på detta sätt även påverka körkortspriset (se RP 146/2017 rd).

Riksdagen antog lagen den 26 april 2018 och förutsatte i uttalandena i sitt svar (RSv 29/2018 rd – RP 146/2017 rd) att 1) statsrådet följer upp hur körkortsreformen utfaller, framför allt i fråga om trafiksäkerhet och lika konkurrensvillkor, och i förekommande fall vidtar åtgärder mot snedvridningar i konkurrensen och 2) statsrådet låter göra och till kommunikationsutskottet lämnar en uppföljande undersökning om hur de ändringar som föreslagits har genomförts och vilka konsekvenserna blivit, i synnerhet med avseende på hur trafiksäkerheten, logistiken och yrkesförarna påverkas av de framtida förfaringssätten inom transportområdet.

Kommunikationsministeriet följer aktivt upp konsekvenserna av ändringarna av körkortslagen och har ansett en mer ingående utredning av dem vara nödvändig. Beredningen av den uppföljande undersökning av körkortslagen som riksdagen förutsatte¹ inleddes sommaren 2020 och för att stödja beredningen ordnades ett diskussionsmöte den 8 september 2020. Undersökningen bereds av Transport- och kommunikationsverket på ministeriets uppdrag av den 25 maj 2020. Den uppföljande undersökningen är indelad i flera delar och utreder bland annat lagändringens konsekvenser vad gäller unga förare, marknad, företag, myndigheter och privatpersoner, logistik och yrkesförare samt trafiksäkerhet. De första undersökningsresultaten och uppföljningsuppgifterna² publicerades den 10 mars 2021 och de presenterades i samband med ett webinarium om säkerheten inom vägtrafiken³ som Transport- och kommunikationsverket ordnade. De sista delarna av den uppföljande undersökningen avses bli klara våren 2022.

¹ <https://valtioneuvosto.fi/sv/projektet?tunnus=LVM033:00/2020>.

² Kuljettajaopetuksen ja -tutkinnon uudistus vuonna 2018 - Katsaus lakimuutoksen vaikutuksiin, Traficom in julkaisu 06/2021, <https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Kuljettajaopetuksen%20ja%20tutkinnon%20uudistus%20vuonna%202018%20Katsaus%20lakimuutoksen%20vaikutuksiin.pdf>.

³ <https://www.traficom.fi/fi/ajankohtaista/tilaisuudet/tieliikenteen-turvallisuuswebinaari-nuorten-liikennekayttaytyminen>.

De resultat av den uppföljande undersökningen av körkortslagen som i detta skede är klara visar att det under granskningsperioden 2019—2020 noterades en positiv utveckling vad gäller unga (17—19-åringar) förare: olycksfallen har minskat och det totala antalet skadade har sjunkit.

Resultaten av den uppföljande undersökningen visar att de ungas trafikbeteende är förenat med vissa orosmoment: Med det ökade antalet 17-åriga personbilsförare följde även att fler 17-åringar skadades 2020 och under det första året med kör rätt gjorde sig 17-åringar skyldiga till nästan dubbelt fler brott som leder till körförbud jämfört med 18-åringar. Det bör emellertid beaktas att i det material som finns att tillgå har åldern hos dem som gjort sig skyldiga till brott som leder till körförbud inte standardiserats, varför den som avlagt körkort med dispens som 17-åring syns i statistiken, även om personen gjort sig skyldig till ett brott som leder till körförbud först som 18-åring. I alla åldersgrupper som omfattades av undersökningen (17-, 18- och 19-åriga förare) noterades också att män har ett mer riskbenäget körbeteende. Av den rapport om unga förare som publicerats av Institutet för Olycksinformation framgår det att i ett längre tidsperspektiv har den gynnsamma utvecklingen av antalet motorfordonsolyckor de senaste åren mattats av.⁴ Också med stöd av denna iakttagelse är det nödvändigt att granska de ändringar med vilka den gynnsamma utveckling som skett i trafiksäkerheten ytterligare kunde främjas.

Kommunikationsministeriet inledde den 22 mars 2021 ett lagstiftningsprojekt för att ändra körkortslagen⁵. I projektet ska körkortsregleringen uppdateras utifrån de första undersökningsresultaten som är klara. Syftet med uppdateringen av regleringen är att finna lösningar på de uppdagade orosmoment som gäller unga förare på ett sätt som ändå ger de unga möjlighet att färdas samt att göra processen för att skaffa körkort och myndigheternas verksamhet smidigare. I projektet bedöms bland annat vilka undervisningsmängder som krävs och olika sätt att ordna undervisningen samt provens verkningsfullhet och påföljdernas tillräcklighet och effekt. I projektet ska också andra, tekniska ändringsbehov som framkommer bedömas.

I projektets inledningsskede ordnades som en del av ministeriets arbete med trafiksäkerhetsstrategin⁶ ett sakkunnigmöte med bland annat inbjudna experter inom beteendevetenskap, psykologi, mental hälsa, körundervisning och trafiksäkerhet. De olika experternas synpunkter är i fokus när man överväger effektivare metoder för att öka trafiksäkerheten bland unga förare. Trafiksäkerheten är summan av flera delfaktorer och en del av dem kan man försöka påverka genom lagstiftning. Diskussionerna vid mötet stödjer beredningen av både trafiksäkerhetsstrategin och ändringen av körkortslagen.

Syftet med projektet för en ändring av körkortslagen är framför allt att främja trafiksäkerheten bland unga. Trafiksäkerheten har lyfts fram i regeringsprogrammet för statsminister Sanna Marins regering⁷. I enlighet med skrivningen i regeringsprogrammet ska förbättringen av trafiksäkerheten åter inkluderas i utvecklingen av trafiken och transportsystemet. Regeringsprogrammets mål att svara på EU:s nollvision.

⁴ OTI: Nuorisraportti 2021 - Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien tutkimat 18–24-vuotiaiden kuolemaan johtaneet liikenneonnettomuudet ja liikennevakuutuksesta korvatut 18–24-vuotiaiden liikennevahingot.

⁵ <https://valtioneuvosto.fi/sv/projektet?tunnus=LVM017:00/2021>

⁶ <https://valtioneuvosto.fi/sv/projektet?tunnus=LVM054:00/2019>

⁷ Regeringsprogrammet för statsminister Sanna Marins regering 10.12.2019, Ett inkluderande och kunnigt Finland – ett socialt, ekonomiskt och ekologiskt hållbart samhälle.

I EU:s nollvision har man satt som mål att minska antalet dödsfall i vägtrafiken till nära noll före utgången av 2050⁸. Ett separat mål är ytterligare att minska antalet allvarliga olyckor som inträffar i trafiken med 50 procent före utgången av 2030⁹.

Det inledda lagstiftningsprojektet för ändring av körkortslagen har samband med den trafiksäkerhetsstrategi som bereds vid ministeriet och som omfattar alla trafikformer. Syftet med strategin är att förbättra trafiksäkerheten på ett övergripande sätt och skapa förutsättningar för en trygg utveckling av trafiken i framtiden. Trafiksäkerheten för unga förare diskuterades i samband med beredningen av trafiksäkerhetsstrategin hösten 2020 som en del av temat attityder, kompetens och färdigheter samt sociala faktorer. Vid diskussionerna framkom klart målsättningen att trafikolyckorna bland unga ska sjunka från nuläget. Avsikten är att i strategin definiera effektiva och verkningsfulla metoder för att också förbättra de ungas trafiksäkerhet.

Statsrådet fattade den 6 maj 2021 ett principbeslut om minskning av inrikestransporternas utsläpp av växthusgaser, om färdplanen för fossilfria transporter. Planen gäller i synnerhet växtgasutsläppen från vägtrafik. Planen omfattar tre olika faser och målet är att halvera utsläppen från trafik och transporter före utgången av 2030. Trafiken orsakar en femtedel av Finlands utsläpp. Vägtrafiken står för cirka 94 procent av utsläppen från den inhemska trafiken. Av utsläppen från den inhemska trafiken är personbilarnas andel cirka 54 procent och paketbilarnas och lastbilarnas andel cirka 41 procent.

Tänker man på halveringen av utsläppen från trafiken och transporterna är det motiverat att förhålla sig med reservation till främjandet av privatbilism. Även om antalet 17-åriga personbilsförare i trafiken har ökat efter lagreformen 2018, har samtidigt antalet 18-åringar som skaffat B-körkort minskat (antalet som skaffat B-körkort som 18-åring var 2019: 36 925 och 2020: 31 032, vilket innebär en minskning med 16 procent; antalet som skaffat B-körkort som 17-åring var 2019: 9 409 och 2020: 14 316, vilket innebär en ökning med 52 procent). Det avgörande för utsläppsutvecklingen är emellertid hur trafikprestationen utvecklas, inte antalet personer som har körkort. Om antalet körkilometer ökar mycket från den nuvarande nivån, riskerar också utsläppen samtidigt att öka.

1.2 Den uppföljande undersökningen av körkortslagen: de första resultaten

På kommunikationsministeriets uppdrag pågår en uppföljande undersökning av körkortslagen som gäller konsekvenserna av de ändringar av körkortslagen som trädde i kraft den 1 juli 2018. Undersökningen är indelad i flera delområden, och de första undersökningsresultaten blev klara 2021 och de sista avses bli klara under 2022.

År 2021 färdigställdes en översikt över konsekvenserna av lagändringarna vilken gällde i synnerhet unga förare¹⁰, och den del av den uppföljande undersökningen som gällde lagreformens

⁸ Vitbok: Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=CELEX:52011DC0144&from=EN> ; Europeiska unionens webbplats: https://ec.europa.eu/transport/road_safety/what-we-do_en

⁹ Declaration of Valletta by EU transport ministers <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/en/pdf>

¹⁰ Kuljettajaopetuksen ja -tutkinnon uudistus vuonna 2018: Katsaus lakimuutoksen vaikutuksiin (Traficom in julkaisu 6/2021).

ekonomiska konsekvenser¹¹. År 2021 färdigställdes dessutom Transport- och kommunikationsverkets årliga uppföljande undersökning som gäller nyblivna förare¹². I undersökningen ingår en särskild granskning som gäller dem som skaffat körkort som 17-åringar. Sist färdigställs den del av den uppföljande undersökningar som gäller trafiksäkerhetskonskvenser.

Transport- och kommunikationsverket publicerade i mars 2021 resultaten av den uppföljande undersökningen av körkortslagen och konsekvenserna av ändringarna av körkortslagen framför allt avseende unga förare¹³. I detta avsnitt redogörs samlat för de viktigaste undersökningsresultaten och observationerna med tanke på lagstiftningsprojektet.

Enligt resultaten har de lindrigare kriterierna för beviljande av dispens tidigare lagt inledningen av personbilsutbildningen för många unga. Intresset för dispens har ökat kraftigt. Antalet ansökningar om dispens började öka i november 2018 och har fortsatt att öka efter det.

De dispenser som beviljats kan granskas ur många synvinklar. Beträktat enligt landskap har flest dispenser beviljats unga bosatta i Nyland, Birkaland, Egentliga Finland och Norra Österbotten. I proportion till den 17-åriga befolkningen var antalet körrätter för kategori B vid utgången av 2019 störst i Södra Österbotten. Förhållandevis många körrätter finns också i Kajanaland, Lappland, Södra Savolax och Satakunta. På basis av resultaten ansöker män oftare om dispens än kvinnor och 2020 beviljades 61,5 procent av dispenserna män och 38,5 procent kvinnor.

Utöver dispens har också undervisning med undervisningstillstånd ökat i popularitet efter lagreformen och ansökningarna om undervisningstillstånd har ökat betydligt i antal. Åren 2019–2020 hade cirka 34 procent av de godkända körproven avlagts av elever som tar körkort med undervisningstillstånd medan andelen var cirka 20 procent åren 2016–2017. Enligt resultaten klarar sig 17-åringar allra bäst i körprovet, när man granskar framgången i körprovet i samband med förarexamen utgående från ålder. Av 17-åringarna klarar 74 procent körprovet vid första försöket, av 18-åringarna 64 procent och av över 18-åringarna 45 procent. När man granskade samma grupp utifrån undervisningssättet kunde samma fenomen märkas, dvs. att den procentandel som klarar körprovet vid det första försöket var högst bland de yngsta aspiranterna.

Av bilskoleeleverna har 17-åringarna i medeltal 11,5 timmar körundervisning före det första körprovet, 18-åringarna 12,2 timmar och över 18-åringarna 13,5 timmar. Vid undervisning med undervisningstillstånd har 17-åringarna i genomsnitt 35 timmar undervisning före det första körprovet, 18-åringarna 33,4 timmar och över 18-åringarna 33 timmar.

I Transport- och kommunikationsverkets publikation granskas körförbuden ur många synvinklar. Som huvudsaklig iakttagelse kan man lyfta fram betydelsen av ålder och kön samt års-tid, veckodag och klockslag vid meddelandet av körförbud till följd av brott. Efter lagreformen har antalet körkort för kategori B som beviljats 17-åringar ökat och av de 17-åriga innehavarna av körrätt för personbil är antalet män det dubbla jämfört med antalet kvinnor.

De resultat av den uppföljande undersökningen av körkortslagen som är klara visar att 17-åringar proportionellt sett gör sig något oftare skyldiga till brott som leder till körförbud än 18-

¹¹ Ajokorttilain uudistuksen taloudelliset vaikutukset (Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 18/2021)

¹² Uusien kuljettajien seurantatutkimus: Tyytyväisyys kuljettajaopetukseen ja kokemukset liikenteestä, vuoden 2020 aineisto (Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 6/2021).

¹³ Kuljettajaopetuksen ja -tutkinon uudistus vuonna 2018: Katsaus lakimuutoksen vaikutuksiin (Traficomin julkaisu 6/2021).

åriga eller 19-åriga nya personbilsförare¹⁴. Av de förare som fått körkort för kategori B som 17-åringar gjorde 3,31 procent sig skyldiga till ett brott som ledde till körförbud medan de fortfarande var 17 år gamla. Av de som fått körkort som 18-åringar gjorde 3,01 procent sig skyldiga till ett brott som ledde till körförbud medan de fortfarande var 18 år gamla och av 19-åringarna gjorde 1,28 procent sig skyldiga till ett brott som ledde till körförbud medan de fortfarande var 19 år gamla. Skillnaden mellan 17- och 18-åringarna är mycket liten, endast 0,3 procent. Motsvarande skillnad mellan 18- och 19-åringarna är 1,73 procent.

Skillnaden mellan åldersgrupperna var på samma nivå när fallen av grovt äventyrande av trafiksäkerheten separerades från de körförbud som meddelats. Skillnaden mellan 17- och 18-åringar är 0,39 procentenheter och mellan 18- och 19-åringar 0,59 procentenheter.

Däremot förändrades bilden när fallen av grovt äventyrande av trafiksäkerheten sattes i relation till temporära körförbud enligt åldersgrupp. Grovt äventyrande av trafiksäkerheten var den relativt sett vanligaste orsaken till körförbud bland 17-åriga förare med körkort för kategori B (40,78 procent). Skillnaden jämfört med 18-åriga förare var 8 procent. Grovt äventyrande av trafiksäkerheten var orsaken till 32,11 procent av de temporära körförbuden bland 18-åringar och bland 19-åringar var andelen 29,47 procent. Männerna var klart överrepresenterade i alla dessa åldersgrupper när det gäller meddelade körförbud. Av 17-åringarna meddelades 3,31 procent temporärt körförbud som 17-åring och av dem var 91 procent män.

Skillnaderna mellan åldersgrupperna syntes kraftigare när man granskade det första körerfarenhetsåret. I de färdiga resultaten av den uppföljande undersökningen framstod det klart att 17-åriga förare står för en större del av de trafikbrott som leder till körförbud jämfört med 18- och 19-åriga förare. Skillnaden mellan 17- och 18-åringar var nästan dubbelt så stor. Utgångspunkt för granskningen var den ålder då körkort förvärvats samt det år då körrätten börjat. Det är viktigt att beakta att vid granskningstidpunkten hade inte alla unga som var med ännu fullgjort sitt första hela år med körkort.

Enligt resultaten av den uppföljande undersökningen av körkortslagen inverkar åldern på sannolikheten för om den unga på nytt gör sig skyldig till ett brott som leder till körförbud eller inte. Resultaten visar att förare som vid 17 års ålder i sin körrättshistoria har ett tidigare brott som lett till körförbud med större sannolikhet gör sig skyldiga till ett sådant på nytt efter att de fått körkort för kategori B än nya 18- och 19-åriga personbilsförare. Största delen av de nya

¹⁴ I jämförelsen undersöktes brott som lett till körförbud 1.7.2018–31.8.2020. I urvalet ingick de 17-åringar som under denna period fått körkort och avlagt körkort med dispens. Från gruppen uteslöts de personer som fått tidigare lagd körkort med stöd av yrkesinriktad förarutbildning. Under granskningsperioden hade sammanlagt 19 998 personer beviljats körkort för kategori B med dispens. Beaktansvärt är att det uttryckligen är fråga om förare som fått körkort vid 17 års ålder. En del av dem som beviljats dispens tog emellertid förarexamen först efter att de fyllt 18 år. I gruppen ingick också en som fick B-körkort först som 19-åring. Alla förare utnyttjade således inte sin dispens under den period som granskningen gällde.

I jämförelsen beaktas de 17-åriga förare som fått sin körkort med åldersdispens och som 17-åring gjort sig skyldig till brott som leder till körförbud. I jämförelsen ingår inte de som gjort sig skyldiga till ett brott som lett till körförbud efter fyllda 18 år. Dessutom måste man beakta att en del av förarna har meddelats körförbud som 17-åringar redan före körrättens uppkomst. Denna grupp ingår inte i jämförelsen. Varje förare ingår i siffrorna endast en gång (en del av förarna hade många brott som lett till körförbud). Enligt samma villkor och under samma period granskades också 18-åringar och 19-åringar som avlagt körkort för kategori B. Traficomin julkaisu 06/2021, s. 18.

förare som meddelats körförbud gör sig endast en gång skyldiga till ett brott som leder till körförbud under det första året med körrätt. Körrättshistorian verkar således ha ett starkt samband med hur riskfritt unga förare klarar av att agera i trafiken.

Enligt de resultat av den uppföljande undersökningen av körkortslagen som är klara kan det preliminärt konstateras att man genom körförbudsutbildning kunnat inverka på trafikbeteendet hos unga förare som betett sig riskbenäget. Enligt resultaten gör sig 92 procent av de nya förare som meddelats körförbud sig inte på nytt skyldiga till ett brott som leder till körförbud. Av dem som på nytt begått ett brott som leder till körförbud är de minderårigas andel den minsta, när man jämför 17—19-åriga förare: Av 17-åringarna gör sig 94 procent inte på nytt skyldiga till ett brott som leder till körförbud, medan 92 procent av 18-åringarna och 82 procent av 19-åringarna inte en andra gång gör sig skyldiga till ett brott som leder till körförbud.

Enligt resultaten meddelades flest körförbud för 17- och 18-åringar under sommarmånaderna. Bland 17-åringarna meddelas flest körförbud i maj—september, medan antalet körförbud för 18-åringar är störst i april, maj och juni. Körförbud för 19-åriga förare meddelas antalsmässigt flest i april, maj och september. Enligt resultaten meddelades 17-, 18- och 19-åriga förare flest körförbud natten mellan fredag och lördag samt natten mellan lördag och söndag.

1.3 Beredning

Den bedömningspromemoria om ändringar i körkortslagen – trafiksäkerheten bland unga som beretts vid kommunikationsministeriet var ute på remiss mellan den 26 maj och den 23 juni 2021. De erhållna yttrandena och en sammanställning av dem har publicerats på statsrådets Projekt-webbplats, adress <https://valtioneuvosto.fi/sv/projektet?tunnus=LVM017:00/2021>.

Utkastet till regeringens proposition har beretts vid kommunikationsministeriet i samarbete med Transport- och kommunikationsverket. Vid beredningen av utkastet till proposition har remissvaren beträffande bedömningspromemorian beaktats. Vid den tidpunkt då regeringens proposition bereddes fanns det begränsat med forskningsrön om hur de förslag som ingår i den påverkar trafiksäkerheten och därför baserar sig förslagen i stor utsträckning på tjänstemanna-bedömningar. Det har gått endast en kort tid sedan totalreformen av körkortslagen och till exempel de delar av den uppföljande undersökningen av körkortslagen som gäller trafiksäkerheten blir klara först 2022.

Beredningen av regeringens proposition inleddes i enlighet med beslutet om lagstiftningsprojektet i maj 2021. Information om faserna i behandlingen av regeringens proposition och det material som hänför sig till beredningen finns tillgängliga för allmänheten på statsrådets Projekt-webbplats, adress <https://valtioneuvosto.fi/sv/projektet?tunnus=LVM017:00/2021>.

2 Nuläge och bedömning av nuläget

Nationella bestämmelser om körkort och avläggandet av körkort finns i körkortslagen och statsrådets förordning om körkort. Körkortslagen innehåller bestämmelser som syftar till att öka ett tryggt trafikbeteende framför allt bland nya förare.

Genom de ändringar som företogs i körkortslagen 2018 blev det smidigare att skaffa körkort och gavs de unga möjlighet att färdas i större utsträckning än förr även med personbil. Antalet personer under 18-år med körrätt för personbil har ökat avsevärt efter lagändringen. Unga, oerfarna förare är överrepresenterade i trafikolyckor.

Med beaktande av dessa omständigheter är det aktuellt att uppdatera körkortslagen med fokus på ungas trafiksäkerhet och i detta kapitel beskrivs därför särskilt den reglering som påverkar unga förare och behoven av att ändra den.

2.1 Undantag från ålderskravet för körkort för kategori B

För framförande av personbil krävs körkort för kategori B, för vilket minimiålderskravet i Finland är 18 år. Enligt 97 § i körkortslagen kan av särskilda skäl utifrån en helhetsbedömning dispens beviljas från det minimiålderskrav som gäller körkortstillstånd och körkort för kategori B. Dispens beviljas av Transport- och kommunikationsverket. Dispens ska sökas med en gemensam ansökan av den unga och hans eller hennes vårdnadshavare. Dispensen får beviljas tidigast tre månader innan den som ansöker om körkort fyller 17 år. Minimialdern för att få delta i förarexamen är 17 år. I denna proposition avses med dispens samma sak som så kallad åldersdispens.

Genom den lagändring som företogs 2018 lindrades kriterierna för att bevilja dispens för 17-åringar. Tidigare krävdes för beviljande av dispens särskilt vägande skäl och behovet av körkort och att färdas granskades huvudsakligen med avseende på plötsliga och allvarliga förändringar som inträffat i familjen. På grund av detta beviljades i regel endast några dispenser per år och till exempel 2017 inlämnades 61 ansökningar men endast 11 dispenser beviljades¹⁵. Efter lagändringen beaktas som kriterier för beviljande av dispens i första hand den ungas egna behov av att färdas. Transport- och kommunikationsverket får bevilja en 17-åring dispens av särskilda skäl. Särskilda skäl för beviljande av dispens är långa avstånd eller bristfälliga kollektivtrafikförbindelser, som regelmässigt gör det svårt att ta sig till skola, arbete, utbildning på arbetsplatsen eller regelbunden och målinriktad hobby. En orsak kan också vara skäl relaterade till den sökandes hälsa. Resorna ska överskrida de gränser för skälighet som fastställts avseende avstånd eller restid: minst en timmes restid med kollektivtrafik i en riktning, minst fem kilometers gångavstånd i en riktning när kollektivtrafik inte finns tillgänglig eller minst en och en halv timmes restid i en riktning på grund av glesa kollektivtrafikförbindelser.

Enligt 97 § i lagen kan dispensbeslutet förenas med ett villkor som gäller de transporter som dispensen berättigar till innan det föreskrivna minimiålderskravet uppfylls. Sådana villkor har hittills inte ställts, eftersom man bedömt att det i praktiken skulle vara svårt att övervaka att villkoren följs och begränsningen inte nödvändigtvis skulle ha någon större inverkan på trafiksäkerheten. De särskilda skälen till att färdas regelbundet (t.ex. studier eller arbetsplats) kan förändras efter att dispensen beviljats och därigenom skulle ett dispensbeslut som knutits till uppgifterna vid tidpunkten för beviljandet kräva uppdatering eller beviljande av ett nytt tillstånd.

På grund av den lagändring som genomfördes 2018 har antalet ansökningar om dispens ökat kraftigt (1.7—31.12.2018: 2601 st., 2019: 14 513 st., 2020: 17 316 st., 1.1—30.6.2021: 9777 st.). Andelen positiva beslut om dispens har varit över 90 procent och antalet beviljade dispenser var som följer: 2018: 1200, 2019: 11 986 och 2020: 15 795. Antalet ansökningar om dispens har ökat brantare än vad man kunde förvänta sig när reformen genomfördes och till följd av det ökade antalet ansökningar motsvarar förfarandet inte längre helt och hållet sitt syfte. Fallspecifik bedömning av en ungs behov av att färdas är ett administrativt tungt förfarande och endast färre än tio procent av ansökningarna är sådana att de inte uppfyller villkoren för beviljande av dispens. Enligt uppgifter från Transport- och kommunikationsverket skulle det med

¹⁵ Enligt uppgifter från Transport- och kommunikationsverket väcktes 2017 61 ansökningar om dispens: 47 fick avslag, 11 beviljades dispens och tre ansökningar återtog under ansökningsprocessen.

nuvarande antal ansökningar behövas uppskattningsvis 13—14 årsverken för att behandla dispenserna. Antalet ansökningar har fortsatt att öka 2021. Under de första tre månaderna 2020 inlämnades sammanlagt 4615 ansökningar och i början av 2021 inlämnades sammanlagt 5336 ansökningar (en ökning med 16 procent jämfört med början av 2020). Antalet dispenser visar att en stor del av dem som är under 18 år behöver färdas regelbundet på grund av till exempel studier eller arbete.¹⁶

Utöver dispens som beviljats av Transport- och kommunikationsverket är det möjligt att avvika från minimiålderskravet för körkort för kategori B med stöd av deltagande i yrkesinriktad förarutbildning (5 § 6 mom. i körkortslagen). Utbildningen ska omfatta erhållande av körkort för lastbil eller buss. När personen anländer till teoriprovet i förarexamen ska studierna påvisas med ett intyg utfärdat av läroanstalten. Innan minimiåldern har uppnåtts berättigar körrätten endast till körningar i anslutning till studierna. En 17-årig studerande som fått körkort för kategori B eller BE får sålunda köra mellan läroanstalten, arbetspraktikplatsen och hemmet samt sköta de körningar som hör till studierna på arbetsplatsen eller läroanstalten. Av samtliga som fått körkort för personbil som 17-åring avlägger under 3 procent körkort för kategori B på denna grund.¹⁷

I ljuset av det ökade antalet ansökningar och positiva beslut om dispens anses förfarandet med dispens i sin nuvarande form inte vara ändamålsenligt. Redan nu avlägger en betydande del av åldersklassen körkort för kategori B som 17-åringar och denna andel har ökat efter lagändringen 2018. Dessutom uppfyller merparten av ansökningarna villkoren för beviljande av dispens. Den fallspecifika bedömningen av behovet av att färdas är ett administrativt tungt och tidskrävande förfarande, särskilt med nuvarande antal ansökningar. En skärpning av kriterierna för att bevilja dispens skulle enligt ministeriets bedömning åter ha en negativ inverkan på de ungas möjligheter att färdas framför allt på de områden där det finns få kollektivtrafikförbindelser. Ett slopande av dispensförfarandet skulle ge de unga rättvisare möjligheter att färdas. På dessa grunder anses det nödvändigt att dispensförfarande slopas. Det vore samtidigt ändamålsenligt att avstå från begränsningarna i 5 § 6 mom., som gäller dispens som beviljats på grund av yrkesutbildning och som begränsar körrätten till endast körningar som hör till studierna.

2.2 Förarutbildning

I 35 § i körkortslagen finns bestämmelser om utbildningskraven för körkort i grupp 1. Enligt 35 § 1 mom. i lagen ska en person som avlägger körkort i grupp 1 och som inte redan har ett körkort i denna grupp oberoende av körkortskategorin få så kallad utbildning för personer som avlägger det första körkortet (utbildning för första körkort). Utbildningen ger baskunskaper om trafiksystemet, samspelet och riskerna i trafiken, faktorer som hänför sig till säkerheten för olika kategorier av trafikanter, ansvar och skyldigheter som hänför sig till framförandet av motordrivna fordon samt andra krav på en körstil som är säker och tar hänsyn till miljön. Utbildningen genomfås på endast en gång och kan ges i form av teoriundervisning. Enligt 11 § i statsrådets förordning om körkort omfattar utbildningen fyra timmar. Innehållet i utbildningen för första körkort fastställs mer ingående genom Transport- och kommunikationsverkets föreskrift¹⁸.

Risikfaktorer som identifierats hos unga förare är bland annat överhastighet, underlåtenhet att använda säkerhetsanordningar, körning i berusat tillstånd och bristande hänsyn till annan trafik. Genom utbildningen för första körkort försöker man påverka just dessa faktorer. Utbildningen

¹⁶ I det nuvarande förfarandet ska behovet att regelbundet färdas, exempelvis till arbete eller hobbyer, påvisas.

Trots förfarandet och villkoren för beviljande av dispens har antalet beviljade dispenser ökat kraftigt. Man kan där- för utgå ifrån att en stor andel av 17-åringarna har behov av att färdas.

¹⁷ Under perioden 2018–2020, totalt 741 körkort.

¹⁸ Trafiksäkerhetsverkets föreskrift TRAFI/18934/03.04.03.00/2018.

beskrivs i regeringens proposition (RP 146/2017 rd). Syftet med utbildningen är att hjälpa föraren att uppfatta samspelet i trafiken och de risker som hänför sig till det, det ansvar och de skyldigheter som hänför sig till körning av fordon samt olika faktorer som inverkar på körbeteendet, såsom vilket samband användning av alkohol eller narkotika eller trötthet har med uppkomsten av farliga situationer. Dessutom är syftet att från första början handleda den som avlägger körkort att tillägna sig sådana attityder som ett säkert trafikbeteende förutsätter och en vilja att agera säkert och ansvarsfullt i trafiken. Kravet på utbildning för första körkort fogades till lagen genom reformen 2018¹⁹.

Enligt 35 § 2 mom. i lagen ska en person som avlägger körkort för bil i kategori B före förarexamen få utbildning som förbättrar hans eller hennes färdigheter att köra under svåra förhållanden och även i övrigt stöder en säker och ansvarsfull körstil som följer reglerna, utbildning i upptäckande av risker. Utbildningen genomgås före körprovet. Utbildningen ska särskilt stärka färdigheterna att upptäcka och undvika farliga situationer och faktorer som kan öka olycksrisken genom att de försämrar förarens körförmåga. Utbildningen ska innefatta undervisning i att identifiera särdragen hos och riskerna med körning i mörker och halt väglag, såsom hur en hal vägyta påverkar förarens möjligheter att reagera och hur hastigheten påverkar kontrollen över fordonet samt i hur körhastighet, avstånd till fordonet framför och korrekta observationer påverkar förarens möjligheter att reagera och hur hastigheten påverkar bromssträckan och kontrollen över fordonet. Utbildningen ska ta åtta timmar och innefatta teoriundervisning och körundervisning, som delvis får ske med simulator.

Efter det att kravet på undervisning på övningsbana slopades 2018 har simulatorundervisning i allt högre grad ersatt den undervisning i körning i halt väglag som getts på övningsbana. Redan dessförinnan, 2010 gallrades det bland den obligatoriska undervisningen på övningsbana så att det blev möjligt att ersätta undervisning på övningsbana med en alternativ undervisningsform, om avståndet till en övningsbana översteg 120 kilometer²⁰.

Kravet på utbildning i upptäckande av risker fogades till lagen på grund av att det stegvisa avläggandet av körkort för bil i kategori B slopades. Syftet med utbildningen är att i enlighet med den tidigare fördjupningsdelen ge den som avlägger körkort så mångsidiga färdigheter som möjligt att ta hänsyn till de faktorer som inverkar på säkerheten. Utbildningens innehåll motsvarar i stor utsträckning innehållet i den tidigare fördjupningsdelen (se RP 146/2017 rd).

I Transport- och kommunikationsverket uppföljningsundersökning av unga förare²¹ granskas nya förarens tillfredsställelse med förarutbildningen och deras upplevelser av trafiken. Enligt uppföljningsundersökningen var det allmänna betyget för de färdigheter som förarutbildningen ger 4,2 på skalan 1—5. Betyget var något lägre än de föregående två åren, men på längre sikt ändå i närheten av medelvärdet och i fråga om flera delfaktorer över det. Också den allmänna tillfredsställelsen med både förarutbildningen och förarexamens innehåll fick medelbetyget 4,2 av dem som svarade, vilket ligger mycket nära värdet 2019 och på längre sikt över medelvärdet. Av de olika delområdena var de som svarade klart missnöjdast med de färdigheter de fått för körning i svåra förhållanden samt med övningarna i körning i mörker och halt väglag. Särskilt de som fått körundervisning med simulator gav på samma sätt som under tidigare år sämst betyg åt körundervisningen. Trafikundervisningens betydelse framhövdes i den verbala responsen, där

¹⁹ Lagen om ändring av körkortslagen 387/2017

²⁰ Kommunikationsministeriets förordning 559/2008.

²¹ Uusien kuljettajien seurantatutkimus: Tyytyväisyys kuljettajaopetukseen ja kokemukset liikenteestä, vuoden 2020 aineisto (Traficomintutkimuksia ja selvityksiä 6/2021).

de viktigaste temana var önskemål om större körundervisningsvolymmer samt att simulatorundervisningen är orealistisk. Det bör emellertid påpekas att svarsgraden på undersökningen som genomfördes i form av en enkät var bara 21 procent och att könsfördelningen bland dem som svarade var snedvriden. Man kan ändå anta att resultaten av uppföljningsundersökningen i någon mån beskriver nya förarens tillfredsställelse med förarundervisningen.

Nya förare som nyss fått körkort utgör en av de viktigaste riskgrupperna i trafiken. Den expertgrupp som dryftat trafiksäkerheten diskuterade i det inledande skedet av lagstiftningsprojektet möjligheten att utvidga den utbildning i att upptäcka risker som ges innan körkort beviljas genom att utnyttja innehållet i den så kallade körförbudsutbildningen. Expertgruppen uppskattade att man på detta sätt skulle kunna inverka på de ungas attityder och förebygga riskbenäget beteende i trafiken.

I den nuvarande utbildningen i upptäckande av risker och utbildningen för första körkort har man försökt beakta de riskfaktorer som framhävs i fråga om unga förare, såsom överhastighet och körning i berusat tillstånd. Det landsvägskörningsavsnitt som ingår i utbildningen i upptäckande av risker belyser typiska risksituationer på landsväg, där hastigheten har en betydande inverkan på trafiksäkerheten. I utbildningen för första körkort ingår undervisning i sådant som har att göra med förarens attityder, såsom berusningsmedels inverkan på körförmågan.

För att ingripa i nya personbilsförarens riskbeteende och således främja den allmänna trafiksäkerheten anser man att kraven på utbildningen i upptäckande av risker behöver fördjupas så att förarens riskbeteende beaktas bättre än tidigare. Dessutom anser man att körundervisningen i halt vägslag i fortsättningen i princip behöver ges på en övningsbana. Utbildningskraven kompletteras således i fråga om såväl teori- som körundervisningen.

Med beaktande av resultaten av uppföljningsundersökningen av unga förare och den korta tid som gått sedan de ändringar i körkortslagen som trädde i kraft 2018, anses det ändå inte varken behövligt eller ändamålsenligt att företa några större ändringar i förarutbildningens uppbyggnad och innehåll än de som beskrivs ovan.

2.3 Förarexamen

Grundläggande bestämmelser om förarexamen finns i 5 kap. i körkortslagen. Närmare kategorispecifika förutsättningar för att få delta i förarexamen finns i statsrådets förordning om körkort. Krav på ordnande av förarexamen och kompetenskrav för examinatorer ingår i lagen om förarexamensverksamhet (535/1998).

Bestämmelserna om förarexamen ändrades genom den reform av körkortslagen som genomfördes 2018. Avläggande av körkort för bil i kategori B i flera steg slopades, vilket förenhetligade förfarandet mellan olika körkortskategorier och gjorde det möjligt att avsluta också avläggandet av körkort för kategori B med avläggande av förarexamen. Utgångspunkten är att när föraren har avlagt förarexamen ska han eller hon ha det kunnande och den kompetens som kraven förutsätter för självständig körning utan ytterligare förpliktelser. Den skärpta uppföljningen av nya förarens förseelser bibehölls dock och för att stödja den infördes en körförbudsutbildning, som den som meddelats körförbud förutsätts genomgå.

Utbildningens verkningsfullhet utökades genom att införa avsnitt om upptäckande av risker i förarexamen och möjligheterna att ge respons på examen effektiviserades.

Förarexamen har auditerats 2016 och det finns en heltäckande utredning om behoven av att utveckla den. Förarexamen borde utvecklas i enlighet med de iakttagna utvecklingsbehoven.

Det borde ses till att förarexamina håller jämn kvalitet och det borde säkerställas att verksamheten är tillförlitlig genom tillräckliga anvisningar och tillräcklig övervakning. Det borde ses till att de som tar emot körprovet i förarexamen är utbildade och kompetenta, så att de har en klar uppfattning om målen för examen och den bedömningsförmåga och övriga färdigheter som behövs för att nå målen.

I detta skede går det inte att på ett heltäckande sätt utvärdera de föregående lagändringarnas inverkan på förarexamen. Innehållet i förarexamens teoriprov och körprov förnyades i samband med lagreformen 2018 och genom att utnyttja responsen från auditeringen 2016. Förarexamen ändrades så att den överlag blev mer krävande och körprovets längd utökades från 45 minuter till en timme. Då uppskattade man att ett körprov på en timme bland annat gör det möjligt att säkerställa kunnandet när det gäller att upptäcka risker. Ändringen av förarexamen bottnade i viljan att säkerställa en hög kompetens hos förarna och därigenom främja trafiksäkerheten. Ministeriets bedömning är att den nuvarande förarexamen på ett relativt bra sätt mäter det kunnande som krävs av nya förare.

Av de orsaker som beskrivs ovan föreslås inga ändringar i förarexamens innehåll eller omfattning. När det gäller förarexamen har man ändå sett att det finns behov av att ingripa i fusk i teoriprovet för examen.

2.3.1 Fusk i teoriprovet för förarexamen

Enligt uppgift från Transport- och kommunikationsverket har fusket vid teoriprovet för förarexamen ökat. Det ökade antalet fuskfall kan delvis förklaras med att fusk upptäcks effektivare än förr. Nuförtiden finns det kameraövervakning i provlokalerna. I föreskriften om teoriprov för förarexamen förbjuds entydigt att utrustning eller material som kan användas för att fuska i provet tas med till provlokalen, att kopiera provfrågor samt att vidarebefordra provfrågor.²²

Vid de konstaterade fuskfallen har exempelvis mobiltelefoner, hörlurar, annan kommunikationsutrustning eller lagringsmedier eller material eller utrustning som kan användas antingen för att fuska i provet eller kopiera provfrågorna tagits med till provlokalen. I en del fall har den som avlagt provet gett sig ut för att vara någon annan och försökt göra provet för en annan person. År 2020 underkändes teoriprovet på grund av fusk i 87 fall; 56 i teoriprovet för förarexamen och 21 i teoriprovet för yrkeskompetens.

Vid avläggandet av teoriprovet för förarexamen är det i vissa situationer möjligt att anlita tolk som hjälp och det har också noterats fusk vid användningen av tolk. Tolken har exempelvis kunnat ge den som avlägger provet de rätta svaren under tolkningen.

Körkortslagen gör det inte möjligt att påföra särskilda administrativa påföljder vid konstaterade fuskfall, och detta bedöms sänka tröskeln för att försöka fuska. Tills vidare har den enda påföljden för en examinand som gjort sig skyldig till fusk varit att avbryta provprestationen. Eftersom en provprestation där eleven fuskat inte visar föraraspirantens verkliga kunnande och därigenom sannolikt försämrar trafiksäkerheten, anses det behövas en administrativ påföljd för fusk, på samma sätt som i provet för taxiförare. Bestämmelser om en påföljd gör det möjligt att ingripa i fusk i samband med prov på ett effektivare sätt än förr.

²² Transport- och kommunikationsverket, föreskrift om teoriprov för förarexamen 2021: <https://ajokortti-info.fi/sites/default/files/media/regulation/F%C3%B6reskrift%20om%20teoriprov%20f%C3%B6r%20f%C3%B6rarexamen%202021.pdf>.

Situationen kan jämföras med fusk i de prov som förutsätts av taxiförare och taxiföretagare. Bestämmelser om fusk som konstaterats vid prov för taxiförare finns i 246 a § i lagen om transportservice (se lag 299/2021 och RP 176/2020 rd). Enligt paragrafen ska vid avläggande av prov för taxiförare och företagarpöv för taxitrafik den som ordnar provet avbryta provet för en person som gjort sig skyldig till fusk och underkänna provprestationen. Transport- och kommunikationsverket meddelar därtill ett tidsbundet förbud på sex månader att delta i provet för taxiförare för den som konstateras ha gjort sig skyldig till fusk vid provet.

Vid den tidpunkt då denna proposition skrivs bereds en bestämmelse om fusk även i den ADR-utbildning som förutsätts av förare av fordon som transporterar farliga ämnen och i det prov som hänförs till den.

Det anses behövligt att föreskriva om fusk på motsvarande sätt i körkortslagen. Ändringen minskar försöken att fuska och ökar trafiksäkerheten.

2.4 Körförbud och körförbudsutbildning

Kapitel 7 i körkortslagen innehåller bestämmelser om körförbud och andra påföljder. Enligt lagen meddelar polisen en förare av ett fordon körförbud. I enlighet med vad som föreskrivs i lagens 64 § kan körförbud till följd av brott meddelas bland annat på följande grunder: förande av fortskaffningsmedel utan behörighet, äventyrande av trafiksäkerheten som tyder på allvarlig likgiltighet, grovt äventyrande av trafiksäkerheten, rattfylleri samt grovt rattfylleri. Utöver körförbud till följd av brott ska polisen meddela en körrättsinnehavare körförbud, om han eller hon inte uppfyller villkoren för körkortstillstånd, bryter mot ett villkor enligt 16 § 1 mom. 4 punkten i körkortslagen²³, inte har lämnat in läkarutlåtande enligt 20 § 4 mom. eller 112 § 3 mom. inom den lagstadgade tidsfristen eller inte inom den tid som polisen satt ut lämnat in ett i 20 § 1 mom. avsett läkarutlåtande eller ett i 3 mom. avsett utlåtande av en optiker eller intyg över ny förarexamen, nytt körprov eller nytt prov på körförmåga som avlagts med godkänt resultat. För vissa gärningen kan villkorligt körförbud meddelas. Med stöd av lagens 65 § kan polisen meddela en körrättsinnehavare körförbud också på grundval av återkommande förseelser. Bestämmelser om temporärt körförbud ingår i 70 §.

I 66 § i körkortslagen finns bestämmelser om körförbudets längd och i 72 § om längden på temporärt körförbud. Efter körförbud eller temporärt körförbud börjar körrätten på nytt när polisen återlämnar körkortet till innehavaren eller utfärdar ett temporärt körkort för innehavaren.

Körförbuden överfördes från domstolen till polisen 2019 (se lag 96/2018 och RP 103/2017 rd). Vid beredningen av lagändringen framförde olika aktörer att körförbudssystemet är förenat med mer omfattande ändringsbehov. Ministeriet anser inte att det är ändamålsenligt att föreslå några större enskilda ändringar i bestämmelserna om körförbud i samband med detta lagstiftningsprojekt utan anser att lagstiftningen om körförbud och körförbuds förfarandet behöver granskas mer omfattande som en helhet. Under remissbehandlingen av bedömningspromemorian uttalade sig inrikesministeriets polisavdelning på ett sätt som överensstämmer med ministeriets åsikt. En ändring av lagstiftningen om körförbud och nuvarande förfaranden förutsätter förvaltningsövergripande samarbete. Polisstyrelsen har inlett ett projekt för att utveckla ett elektroniskt ärendehanteringssystem för körrättsärenden och det nya Ajo-systemet införs tidigast 2023²⁴. Också införandet av polisens elektroniska ärendehanteringssystem kan förutsätta lagändringar.

²³ Punkten har upphävts genom lag 387/2018, men lagen innehåller fortfarande hänvisningar till denna punkt.

²⁴ Behandlings- och arkiveringssystemet för körrättsärenden som ankommer på polisens ansvar heter Ajo.

I 37 § i körkortslagen finns bestämmelser om utbildning i anslutning till körförbud för nya förare (körförbudsutbildning). Genomgången körförbudsutbildning är ett villkor för att körkortet ska återlämnas efter att körförbudet upphört, när en förare har meddelats körförbud för trafikbrott eller återkommande trafikförseelser under två år från det att den första körrätten för bil erhöles. Körförbudsutbildningen behandlar riskbeteende och dess inverkan på trafiksäkerheten. Bestämelsen tillämpas också på en sådan innehavare av körrätt för motorcykel som inte har körrätt för bil, under två år efter erhållandet av den första körrätten för motorcykel. Enligt 16 § i statsrådets förordning om körkort omfattar utbildningen fyra timmar.

För att ge körförbudsutbildning krävs tillstånd att driva bilskola. Transport- och kommunikationsverket får godkänna att utbildningen också ges av andra aktörer i trafiksäkerhetsbranschen som har den kännedom om trafiksäkerhetsbranschen och det kunnande samt den utbildningserfarenhet som krävs för utbildningen. Vid den tidpunkt då propositionen bereds har 16 andra aktörer i trafiksäkerhetsbranschen gällande tillstånd att ge körförbudsutbildning.

Utöver kravet på körförbudsutbildning omfattas nya förare av strängare övervakning av brott och förseelser som leder till körförbud än förare som har haft körrätt över två år. En ny förare kan under de två första åren meddelas körförbud på grund av återkommande trafikförseelser tidigare än en mer erfaren förare.

Enligt de resultat av den uppföljande undersökningen av körkortslagen som är klara kan det preliminärt konstateras att man genom körförbudsutbildningen kunnat inverka på trafikbeteendet hos unga förare som betett sig riskbenäget. Enligt resultaten gör 92 procent av de nya förare som meddelats körförbud sig inte på nytt skyldiga till ett brott som leder till körförbud. Av dem som på nytt begått ett brott som leder till körförbud är de minderårigas andel den minsta, när man jämför 17—19-åriga förare: Av 17-åringarna gör sig 94 procent inte på nytt skyldiga till ett brott som leder till körförbud, medan 92 procent av 18-åringarna och 82 procent av 19-åringarna inte en andra gång gör sig skyldiga till ett brott som leder till körförbud.

Det anses att körförbudsutbildningen behöver utsträckas från de nuvarande körkortskategorierna A, A1, A2 och B till kategorierna AM/120, AM/121 och T, för att unga förare som ofta gör sig skyldiga till brott som leder till körförbud på ett mera heltäckande sätt ska omfattas av sådan ytterligare utbildning som de behöver. Dessutom anses det nödvändigt att utvidga körförbudsutbildningen till förare som polisen har meddelat temporärt körförbud. Enligt ministeriets bedömning har ändringen en förbättrande inverkan på trafiksäkerheten.

2.5 Körkort som utfärdats på Färöarna och Grönland

Nordiska ministerrådets Gränshinderråd har fäst uppmärksamhet vid den ställning som körkort utfärdade på Färöarna och Grönland har i Norden och föreslagit att körkortet ska godkännas genom en ändring av den nordiska körkorts- och registreringsöverenskommelsen från 1985 (FördrS 51/1986, Överenskommelse mellan Danmark, Finland, Norge och Sverige om ömsesidigt godkännande av körkort och av registrering av fordon). Gränshinderrådet har särskilt påpekat att körkort inte får bytas ut mot ett lokalt körkort när man bosätter sig permanent i ett annat land.

Färöarna och Grönland hör formellt till kungariket Danmark som fristående områden med självstyre och de har rätt att bevilja egna körkort. Områdena hör inte till Europeiska unionen och de är inte heller parter i den nämnda nordiska körkortsöverenskommelsen. Färöarna godkänner finska körkort utan begränsningar. Finländare som vill det får byta ut sitt körkort mot en färöiskt. Grönland åter godkänner finska körkort för så kallad turistkörning under två månader. Om en person flyttar till Grönland, ska körkortet emellertid bytas ut mot ett grönländskt.

Körkort som utfärdats på Färöarna och Grönland godkänns i Danmark på vissa villkor. Körkort som utfärdats på Färöarna medför rätt att köra i Danmark och kan bytas ut mot danskt körkort utan ny förarexamen. Permanent flyttning till Danmark kräver inte att körkortet byts ut. Körkort som utfärdats på Grönland medför rätt att köra i Danmark endast om körkortsinnehavaren är fast bosatt någon annanstans än i Danmark och uppfyller de krav som gäller i Danmark för minimiålder för körkort. Om körkortsinnehavaren blir fast bosatt i Danmark ska körkortet bytas ut mot ett danskt körkort inom 90 dagar. Byte förutsätter avläggande av ny förarexamen.

På Färöarna tillämpar man i stor utsträckning EU:s körkortslagstiftning, och därför erkänns körkortet i större utsträckning. Körkortet får bytas ut utan ny förarexamen också i Sverige, Norge och Island samt Storbritannien. EU:s lagstiftning förutsätter att när tredje länders körkort byts ut, ska det antecknas på körkortet vem som beviljat det ursprungliga körkortet. När körkort som utfärdats på Färöarna byts ut i Danmark antecknas Färöarna som beviljare av körkortet. Enligt Danmark är orsaken till att körkort som utfärdats på Grönland behandlas annorlunda att körundervisningen och lagstiftningen om utfärdande av körkort avviker från dansk lagstiftning. I Norge får körkort för kategori B som utfärdats på Grönland från och med den 1 januari 1995 bytas ut mot motsvarande körkort utan att avlägga körprov. Körprov ska avläggas inom ett år från det att man blev fast bosatt i Norge.

I Finland föreskrivs det om körkort som utfärdats på Färöarna och Grönland i 61 § 5 mom. i körkortslagen. I momentet föreskrivs det att 61 § tillämpas även på körkort beviljade på Färöarna och Grönland. Nationella körkort som motsvarar kategori A1, A2, A eller B godkänns alltså för körning i Finland, om de villkor som föreskrivs i paragrafen är uppfyllda. Körkortet godkänns för körning i Finland utom på Åland i ett år från inresan eller, om innehavaren är införd i befolkningsregistret, från det att innehavaren infördes i befolkningsregistret.

På grund av skillnaderna i godkännande och utbyte av körkort anser Gränshinderrådet att situationen kan leda till att den som flyttar till Sverige eller Finland måste skaffa möjlighet att få svenskt eller finländskt körkort via andra länders körkort. Enligt EU:s körkortslagstiftning, som tillämpas i alla EU-stater, förutsätter byte av körkort dock att man är fast bosatt i det land som byter ut körkortet. Gränshindersrådet anser inte att kravet när det gäller byte av körkort som utfärdats på Färöarna är motiverat på trafiksäkerhetsgrunder, eftersom Färöarna till stor del har beaktat körkortsdirektivets bestämmelser i sin lagstiftning. Rådet föreslår att beträffande dessa körkort ska samma förfarande tillämpas som i fråga om de andra nordiska ländernas och EU- och EES-staternas körkort.

3 Målsättning

Propositionens syfte är att främja trafiksäkerheten särskilt bland unga. Genom att uppdatera regleringen försöker man finna lösningar på de orosmoment i anslutning till unga förare som uppdagats i uppföljningsundersökningen på ett sätt som ger de unga möjlighet att färdas även i fortsättningen.

Stråvan är att främja trafiksäkerheten bland unga genom den helhet som bildas av de åtgärder som föreslås i propositionen. Genom att begränsa körning nattetid på veckosluten strävar man efter att främja trafiksäkerheten särskilt bland unga, men också trafiksäkerheten överlag. Stråvan med kännetecknet för minderåriga förare är att stödja polisens övervakning till exempel när det gäller efterlevnaden av den ovannämnda begränsningen samt att påverka nyblivna förares trafikbeteende. Syftet med utvidgningen av körförbudsutbildningen är att på ett mera heltäckande sätt än förr styra nyblivna förare som meddelats körförbud till sådan ytterligare utbildning som de behöver och som konstaterats vara effektiv, vilket förebygger nya körförbud och främjar

trafiksäkerheten. Syftet med att utveckla förarundervisningen är att ge nya förare bättre beredskap än förr att bedöma sitt eget trafikbeteende och dess konsekvenser för trafiksäkerheten, samt att identifiera och hantera riskfyllda situationer. Genom att ingripa i fusk i teoriprovet för förar-examen strävar man efter att främja nyblivna förars kunskaper och främja trafiksäkerheten. Propositionens syfte är vidare att det ska bli smidigare att skaffa körkort och att myndigheternas verksamhet ska bli smidigare. Dessutom föreslås andra ändringar av teknisk natur.

4 Förslagen och deras konsekvenser

4.1 De viktigaste förslagen

Förslagen i utkastet till proposition grundar sig på den bedömningspromemoria som var ute på remiss sommaren 2021 och som utarbetades genom att utnyttja de resultat av den uppföljande undersökningen av körkortslagen som var klara samt diskussionerna på sakkunnigmötet.

4.1.1 Förslag som främjar trafiksäkerheten bland unga

Begränsad körkort för kategori B

För unga, 17-åringar, föreslås begränsad körkort för kategori B. Bestämmelser om den föreslås ingå i 5 § 6 mom. i körkortslagen. Förslaget gör det möjligt att avlägga begränsad körkort för kategori B och att köra fordon som förutsätter körkort för kategori B^[1] innan man uppnår den lagstadgade minimiåldern som 17-åring. Körrätten begränsas under de tider som konstaterats vara mest riskfyllda, dvs. lördagar och söndagar, nattetid klockan 00–05.

Ministeriet bedömer att redan genom att begränsa körningen med personbil kan man uppnå en effekt som ökar trafiksäkerheten. Detta vore också en tydlig lösning med tanke på trafikövervakningen. På grundval av åldersklassens storlek och dispensernas ökade popularitet bedömer ministeriet att på årsnivå kan den begränsade körrätten beröra cirka 20 000–30 000 förare.

En begränsning som gäller endast 17-åriga personbilsförare motiveras med att på så vis blir begränsningens negativa konsekvenser för ungas sysselsättning så små som möjligt. Om begränsningen också skulle gälla nya myndiga förare, skulle den bli problematisk till exempel för dem som har nattarbete. En myndig person kan också ha olika slags ansvar (såsom vårdnad om barn, närståendevård), och för att sköta sådana ärenden kan det förutsättas att man färdas oberoende av tid på dygnet.

Det har ansetts ändamålsenligt att hänföra begränsningen till veckoslut och just morgonnatten med tanke på både olycksstatistiken och ungas behov av att färdas. Också 17-åringar kan ha behov av att färdas sent på kvällen eller tidigt på morgonen i anslutning till arbete eller hobbyer. Genom en begränsning som hänför sig till veckoslut (lördag och söndag), klockan 00–05, är strävan att minimera begränsningens negativa effekter för unga och trygga möjligheterna att färdas till studier, arbete och hobbyer.

[1] Fordon med en totalvikt som inte överstiger 3 500 kg och som är konstruerade och tillverkade för att ta högst åtta passagerare utöver föraren. Till exempel personbil, paketbil och husbil.

Fördelen med en begränsning som gäller hela åldersklassen är att dess olycksförebyggande effekt sannolikt är större. En begränsning som gäller alla personbilsförare i samma ålder är enhetlig och enkel att tolka, och det är enklare för polisen att övervaka den. Dessutom kan de minderåriga förarnas vårdnadshavare följa och främja att begränsningen efterlevs.

En begränsning som hänför sig endast till förare som betar sig riskbenäget är svårare att genomföra. En del av de unga som betar sig riskbenäget kunde identifieras på grund av tidigare trafikbrottslig bakgrund, men i praktiken skulle detta förutsätta förhandsgranskning av hela åldersklassen och skapa behov av ett nytt administrativt förfarande. Antaganden utifrån tidigare riskbettende är problematiskt när det gäller unga, eftersom den ungas mognadsgrad kan vara väsentligt annorlunda när det blir möjligt att ansöka om körkort för kategori B. Till exempel ett trafikbrott som inträffat två år tidigare ger inte nödvändigtvis en verklighetstrogen bild av den ungas förmåga att agera som en ansvarsfull förare.

Ministeriet har utrett hur en begränsning av körning nattetid kunde genomföras. Ministeriet har bitt Europeiska kommissionens generaldirektorat för transport och rörlighet lämna sin åsikt om tillämpligheten av de specialvillkor som anges i körkortsdirektivet på situationen och om det är möjligt att begränsa körrätten utan anteckning om specialvillkor. Enligt kommissionen kan en nationell, kortvarig begränsning av körrätten genomföras utan anteckning om specialvillkor på körkortet. Begränsningen av körrätten framgår av körkortslagen och det behöver inte göras någon anteckning i körkortsregistret. Fördelen med detta genomförandesätt är att körkortet inte behöver förnyas på grund av att specialvillkoret upphör. Det skulle inte vara ändamålsenligt att behöva förnya körkortet en kort tid efter att körrätten erhållits. Upphörandet av ett specialvillkor skulle förutsätta att man personligen besöker Transport- och kommunikationsverkets tjänsteleverantörs verksamhetsställe och ändringen skulle medföra kostnader (2021 kostar det 26 euro att ändra ett specialvillkor). Dessutom sparar man de kostnader som skulle behövas för att utveckla verkets system, om det inte behöver införas ett nytt specialvillkor.

I övervakningssituationer granskar polisen med hjälp av körkortet förarens körrätt och födelse- och kontrolltid och kontrollerar vid behov uppgifterna i körkortsregistret. Polisen svarar för övervakningen av att begränsningen efterlevs i trafikövervakningssituationer och av denna orsak är begränsningens effekt också beroende av polisens övervakningsresurser.

Efter att lagen trätt i kraft gäller begränsningen alla innehavare av körkort för kategori B som är under 18 år. Strävan är att informera förare som har fått körkort för kategori B före ikraftträdandet av ändringen men som fortfarande är under 18 år om den kommande begränsningen av körning nattetid som också gäller dem. Det är motiverat att hänföra begränsningen inte bara till nya körrätter utan också till tidigare beviljade körrätter, om innehavaren fortfarande är under 18 år, med avseende på enhetligheten, begränsningens syfte och övervakningen. Övervakningen av efterlevnaden av begränsningen skulle försvåras, om begränsningen inte utsträcks till att gälla även 17-åriga förare som fått körkort för kategori B redan tidigare. Ett enhetligt bemötande upplevs sannolikt som rättvisare, vilket kan främja de ungas vilja att efterleva begränsningen.

Begränsningen som gäller körning nattetid under veckoslut ska gälla i Finland utom Åland. Begränsningen ska också gälla 17-åriga innehavare av körkort för kategori B som utfärdats utomlands när de kör i Finland. Beträffande körrätten bör man lägga märke till att 17-åringar får köra utanför Finland bara om de uppnått den lokala åldersgränsen för körning av personbil. I praktiken kan körrätten gälla i länder där åldersgränsen för körkort för kategori B är 17 år eller lägre.

Den föreslagna begränsade körrätten för kategori B utgör ett undantag från omfattningen av körrätten för kategori B. Körning i strid med begränsningen i 5 § 6 mom. ska således betraktas

som en gärning som överskrider körrätten och som förande av fortskaffningsmedel utan behörighet. Enligt 23 kap. 10 § 1 mom. i strafflagen ska den som för ett fordon utan behörighet dömas till böter eller fängelse i högst sex månader. I 64 § 2 mom. 4 punkten i körkortslagen föreskrivs att polisen ska meddela en körrättsinnehavare körförbud om han eller hon har gjort sig skyldig till förande av fortskaffningsmedel utan behörighet. Enligt lagens 70 § 1 mom. 3 punkten kan temporärt körförbud meddelas om det är sannolikt att det finns förutsättningar för att meddela körförbud med stöd av 64 § 2 mom. 3—5 punkten. Temporärt körförbud är en faktisk säkringsåtgärd, genom vilken man ingriper administrativt i förarens verksamhet genast på platsen för händelsen. Ett körförbudsärende väcks inom polisinskrivningens tillståndsförvaltning genom ett beslut om temporärt körförbud. Det temporära körförbudet tryggar körförbuds-förfarandet och påskyndar ärendet. Från körförbudet för viss tid dras den tid av då körrättsinnehavaren har haft temporärt körförbud.

Som påföljd för körning i strid med begränsningen ska förarens med stöd av den beskrivna regleringen i regel dömas till böter vid bötesförfarande och meddelas körförbud, om inte brottsmålet behandlas i domstol enligt ordningen för behandling av brottsmål. Bestämmelser om föreläggande av böter finns i lagen om föreläggande av böter och ordningsbot (754/2010). Enligt etablerad bötespraxis utmäts straffen för dem som är under 18 år, men som ändå har fyllt 15 år, enligt en lägre straffskala. Böterna för en innehavare av begränsad körrätt för kategori B kan alltså bli 10—15 dagsböter, dvs. 60—90 euro, om dagsbotens lägsta belopp tillämpas.

Den föreslagna påföljden motsvarar rådande praxis, där enkla och klara körförbudsbrott behandlas vid bötesförfarande enligt lagen om föreläggande av böter och ordningsbot, körrättsinnehavaren meddelas temporärt körförbud och ett körförbudsärende som leder till körförbud för viss tid behandlas inom polisinskrivningens tillståndsförvaltning. Påföljden överensstämmer således med de nuvarande verksamhetsmodellerna. En tillräcklig och effektiv påföljd främjar efterlevnaden av begränsningen.

Det är osäkerhet hur effektiv begränsningen är och det är svårt att bedöma hur väl begränsningen biter på just unga förare som betar sig riskbenäget. De lösningar som används i andra länder tyder på att det går att uppnå effekter som främjar trafiksäkerheten med begränsningar som hänför sig till unga. I Förenta staterna och Australien begränsas unga personers körning nattetid i de flesta delstater och territorier.^{25,26} Det finns också exempel på kombinationer av olika begränsningar, varvid en begränsning som gäller körning nattetid förenas med till exempel förbud mot att transportera passagerare eller begränsningar som gäller antalet passagerare. I de flesta delstater och territorier i ovannämnda länder som infört begränsningar är begränsningen i kraft klockan 00—05, och i vissa begränsas även körning kvällstid. De begränsningar som används i andra länder lämpar sig inte att användas som sådana i Finland, eftersom körkortslagstiftningen är annorlunda och körförhållandena avviker. Man torde ändå kunna anta att begränsningar av körning nattetid i så här stor skala är ett tecken på att begränsning av körning nattetid har en minskande inverkan på antalet trafikolyckor.

Kännetecken för minderåriga förare

²⁵ Förenta staternas transportministeriums webbplats: <https://www.transportation.gov/mission/health/Graduated-Driver-Licensing-Systems>; Insurance Institute for Highway Safety (IIHS) <https://www.iihs.org/topics/teenagers#graduated-licensing>; Förbundsstaten Australiens webbplats: <https://info.australia.gov.au/information-and-services/transport-and-regional/drivers-licence-application>

²⁶ Av de amerikanska delstaterna är det bara Vermont som inte tillämpar begränsningar som gäller körning nattetid.

Det föreslås att lagen utökas med en ny 51 a §, genom vilken 17-åriga förare av fordon som förutsätter körkort för kategori B åläggs att använda ett kännetecken för minderåriga förare som fästs på fordonet. Kännetecknet för minderåriga förare är information för andra som rör sig i trafiken. Det kännetecknet som före slås nu innebär inte någon förarspecifik hastighetsbegränsning, som den hastighetsbegränsning på 80 km/h för nyblivna förare (det s.k. 80-märket) som användes tidigare. Den hastighetsbegränsning för nyblivna förare som användes tidigare upphävdes genom förordningen om ändring av körkortsförordningen (755/1995). Man avstod från hastighetsbegränsningen eftersom det inte hade kunnat konstateras att den skulle ha haft någon betydande fördel med tanke på trafiksäkerheten då allmänna hastighetsbegränsningar var i kraft. Samtidigt ändrades vägtrafiklagen så att uppföljningen av trafikförseelser som begås av innehavare av kortvariga körkort skärptes.²⁷

Med hjälp av det kännetecken för minderåriga förare som föreslås i propositionen kan man enklare urskilja 17-åriga förare i trafiken och således stödja övervakningen av att den begränsade körrätten för kategori B efterlevs.

Skyldigheten att använda kännetecknet ska gälla 17-åringar som kör fordon som förutsätter körkort för kategori B. Skyldigheten ska också gälla innehavare av körkort för kategori B som utfärdats utomlands. Skyldigheten upphör när föraren fyller 18 år. Olycksrisken för nyblivna förare kan konstaterats vara förhöjd under de två första åren av körning. Vi den tidpunkt då propositionen skrivs beviljas körkort för kategori B 17-åringar som har avlagt förarexamen med dispens. Beträffande dem som erhållit dispens visar statistiken att en klar majoritet deltar i förarexamen strax efter att de fyllt 17 år.²⁸ Mot bakgrunden av denna kunskap kan man anta att största delen av dem som avlägger körkort för kategori B när de är under 18 år omfattas av skyldigheten att använda kännetecknet för minderåriga förare uppskattningsvis över åtta månader. Utifrån det som sägs ovan har ministeriet bedömt att det räcker med att skyldigheten att använda kännetecknet upphör vid 18 års ålder och att det med hjälp av kännetecknet är möjligt att uppnå den trafiksäkerhetsfrämjande effekt som eftersträvas. Kännetecknet kan bidra till att motivera förarna att köra ännu mer ansvarsfullt och andra trafikanter kan ta bättre hänsyn till 17-åriga förare.

Tillgången på och tillverkningen av kännetecken för minderåriga förare följer marknadsvillkor. I lagstiftningen fastställs kännetecknets form och färgläggning och var på bilen kännetecknet ska fästas. Bestämmelser om kännetecknet, till exempel dess storlek och att materialet ska vara icke reflekterande, och om användningen av kännetecknet, föreslås ingå i statsrådets förordning om körkort.

Utöver den nya 51 a § som föreslås i körkortslagen föreslås det att lagens 93 § 2 mom. ändras. Det föreslås att momentet får en bestämmelse om påföljden av brott mot skyldigheten att märka fordonet. Om en minderårig förare uppsåtligt eller av oaktsamhet bryter mot skyldigheten i den föreslagna 51 a § att förse fordonet med kännetecknet för minderåriga förare ska förfarande kunna påföras en avgift för trafikförseelse på 40 euro.

Utvidgning av körförbudsutbildningen

²⁷ Trafikminister Olli-Pekka Heinonens svar på skriftligt spörsmål 396/2000 rd - Raimo Vistbacka /sf.

²⁸ En klar majoritet av dem som deltagit i förarexamen med dispens avlade körprovet för kategori B inom fyra månader efter sin 17-årsdag: 2019 60,4 %, 2020 74 % och 2021 75,8 %.

Det föreslås att kravet i 37 § 1 mom. i lagen på att en nybliven förare som meddelas körförbud ska genomgå en utbildning, så kallad körförbudsutbildning, ska utvidgas från kategorierna A och B till körkortskategorierna AM och T.

I fortsättningen förutsätts det att också nyblivna innehavare av kör rätt för kategorierna AM/120, AM/121 och T som meddelats körförbud ska genomgå körförbudsutbildning. Bestämmelsen ska tillämpas under två år efter erhållandet av den första körrätten för kategorierna AM/120, AM/121 och T. I fortsättningen ska genomgången körförbudsutbildning också förutsättas av förare som polisen har meddelat temporärt körförbud.

Enligt de resultat av den uppföljande undersökningen av körkortslagen som är klara kan det preliminärt konstateras att man genom körförbudsutbildningen kunnat inverka på trafikbeteendet hos unga förare som betett sig riskbenäget. Enligt resultaten hade 92 procent av de nya förare som meddelats körförbud och som genomgått körförbudsutbildningen inte på nytt gjort sig skyldiga till ett brott som leder till körförbud vid granskningstidpunkten. Innan körförbudsutbildningen blev obligatorisk var motsvarande tal 87 procent. Av dem som på nytt begått ett brott som leder till körförbud är de minderårigas andel den minsta, när man jämför 17–19-åriga förare: Av 17-åringarna gör sig 94 procent inte på nytt skyldiga till ett brott som leder till körförbud, medan 92 procent av 18-åringarna och 82 procent av 19-åringarna inte en andra gång gör sig skyldiga till ett brott som leder till körförbud.²⁹ Dessutom har antalet upprepade körförbud överlag minskat. Enligt resultaten av uppföljningsundersökningen av unga förare var de som deltagit i körförbudsutbildningen i huvudsak tämligen nöjda med dess innehåll. Av dem som hade dispens meddelade 37 procent och av populationen 36 procent att de var mycket nöjda med utbildningen³⁰.

Genom att utvidga körförbudsutbildningen från innehavarna av kör rätt för kategorierna B och A, A1 och A2 till innehavarna av kör rätt för kategorierna AM/120, AM/121 och T kan man påverka attityderna till trafiken och trafikbeteendet hos förare som betar sig riskbenäget. I en del av fallen kan man påverka attityderna i ett tidigare skede än nu, i början av förarkarriären. Ändringen innebär i praktiken att till exempel en 15-årig mopedförare som meddelats körförbud ska genomgå körförbudsutbildning och uppvisa ett intyg över genomgången utbildning för att få tillbaka sitt körkort.

Av dem som avlägger körkort för kategori BE och av dem som höjer körkortet till kategori A och som har kör rätt för personbil och har meddelats körförbud är det inte ändamålsenligt att förutsätta genomgången körförbudsutbildning. De aktuella körkortskategorierna avläggs vanligtvis senare och de kan inte vara en persons första körrätter i grupp 1. Av denna orsak har man bedömt att körförbudsutbildningen inte har lika betydande inverkan på trafiksäkerheten i dessa fall som när den genomgås av en nybliven förare.

Utvecklande av förarutbildningen: utbildning i upptäckande av risker och däri ingående körundervisning i halt väglag

Det föreslås att förarutbildningen utvecklas i fråga om den utbildning i upptäckande av risker som det föreskrivs om i 35 § 2 mom. i körkortslagen. Det föreslås att utbildningen ändras genom att utöka utbildningskraven i fråga om den teori- och körundervisning som ingår i den. Det

²⁹ Kuljettajaopetuksen ja -tutkinnon uudistus vuonna 2018: Katsaus lakimuutoksen vaikutuksiin (Traficommin julkaisuja 6/2021).

³⁰ Uusien kuljettajien seurantatutkimus: Tyytyväisyys kuljettajaopetukseen ja kokemukset liikenteestä, vuoden 2020 aineisto (Traficommin tutkimuksia ja selvityksiä 6/2021).

föreslås ändå att merparten av de gällande utbildningskraven bibehålls, eftersom det har gått relativt kort tid efter de ändringar i körkortslagen som trädde i kraft 2018, och det vore alltför tidigt att bedöma större ändringar i utbildningskraven.

Eftersom genomgången utbildning i upptäckande av risker är en förutsättning för deltagande i förarexamen, kan man genom att utveckla utbildningen påverka alla som avlägger körkort för kategori B och på så vis försöka främja trafiksäkerheten.

Det föreslås att utbildningen utvecklas genom att utöka körkortslagens krav på teoriundervisningen. Utökningarna gäller i synnerhet hur förarens eget beteende och konsekvenserna av det avspeglas i trafiksäkerheten. Teoriundervisningen ska i fortsättningen innefatta undervisning i särdragen hos och de risker som hänför sig till trafiksituationer med anknytning till förarens riskbeteende. Syftet med ändringen är att möjliggöra en djupare personlig inläring än nu genom att utnyttja element enligt GDE-matrisens³¹ övre nivå. För den som avlägger körkort gör ändringen det möjligt att i större utsträckning fundera på olika risksituationen redan innan körkortet erhålls.

Dessutom föreslås det att den körundervisning som ingår i utbildningen i upptäckande av risker utvecklas i fråga om körning i halt väglag. Det föreslås att undervisningen i körning i halt väglag i fortsättningen ordnas som prov på och träning av körning, så att undervisningen i första hand ges på övningsbana, och i andra hand får undervisningen ges med simulator. Den erforderliga körundervisningen på övningsbana vid förarutbildning för körkort för kategori B ska omfatta en timme (50 minuter).

Det finns regionala skillnader i täckningsgraden för nätet av övningsbanor och därför föreslås det att den ovannämnda träningen i körning i halt väglag ska genomföras på en övningsbana när det finns en bana på högst 80 kilometers avstånd från den stads eller kommuns centrum där den som avlägger körkort i huvudsak får körundervisning som ingår i utbildningen i upptäckande av risker. Med bil tar det uppskattningsvis en timme att färdas 80 kilometer. Om den körsträcka på 80 kilometer till övningsbanan som ansetts som rimlig överskrids, får undervisningen i körning i halt väglag ges som simulatorundervisning. Avståndet mäts längs vägen och för att uppskatta körsträckan kan man använda till exempel en ruttguide eller applikationen Google Maps.

I och med de utökade utbildningskraven och kravet som gäller undervisning i körning i halt väglag föreslås det att timantalet för utbildningen i upptäckande av risker utökas med två timmar. Genom att utöka timantalet säkerställs det att det är möjligt att genomföra kraven på utbildningsinnehållet i praktiken. Dessutom säkerställs det att utbildningens teoriundervisning inte utvecklas på bekostnad av de gällande utbildningskraven och utbildningsinnehållen. Utbildningen i upptäckande av risker ska såldes i fortsättningen omfatta tio timmar, i stället för nuvarande åtta timmar.

4.1.2 Övriga förslag

Slopande av dispensförfarandet

³¹ Matris som beskriver målen med förarutbildningen. Matrisen har senare bearbetats och fått fem nivåer (GDE 5). Den ursprungliga Goals for Driver Education-matrisen med fyra nivåer (Hatakka, Hatakka, Keskinen, Glad, Gregersen, Hernetkoski, (2002), From control of the vehicle to personal self-control; broadening the perspectives to driver education.)

Det föreslås att 97 § i körkortslagen, som gäller tillstånd till undantag, upphävs och således att det nuvarande dispensförfarandet upphör. Minimialdern för att erhålla körkort för kategori B förblir 18 år, men för unga som fyllt 17 år möjliggörs begränsad körrätt för kategori B och för att skaffa den ska vårdnadshavarens samtycke förutsättas. Myndigheten ska inte längre bedöma den ungas behov av att färdas.

Slopandet av dispensförfarandet och den nya begränsade körrätten för kategori B gör det möjligt för unga som fyllt 17 år att färdas självständigt på ett mera heltäckande sätt än nu, till exempel även till andra ställen än en målinriktad hobby.

Transport- och kommunikationsverket ska informera om att dispensförfarandet upphör och ge medborgarna anvisningar om den nya begränsade körrätten för kategori B. Transport- och kommunikationsverket har föreslagit att ansökningar om dispens som anlänt före ikraftträdandet av ändringen och som fortfarande är obehandlade ska förfalla. Dessutom har verket föreslagit att ansökningar som väcks efter ikraftträdandet ska förfalla och ska inte längre behandlas.

Påföljd av fusk i teoriprovet för förarexamen

Det föreslås att lagens 5 kap. utökas med en ny 56 a §, där det föreskrivs om påföljder av fusk i teoriprovet för förarexamen. Dessutom föreslås det att rubriken för 95 § och 95 § 1 mom. ändras.

I den nya 56 a § föreskrivs det om konstaterande av fusk i teoriprovet för förarexamen samt om påföljderna av fusk. Provet för en person som deltar i teoriprovet för förarexamen ska kunna avbrytas och provprestationen underkännas, om den person som deltar i provet eller en tolk som anlitas vid provet under provet konstateras göra sig skyldig till fusk. Transport- och kommunikationsverket får meddela ett tidsbundet förbud att delta i provet för examinandens. Det tidsbundna förbudet ska vara sex månader. Utöver examinandens får Transport- och kommunikationsverket meddela en tolk som gjort sig skyldig till fusk i teoriprovet för förarexamen ett tidsbundet förbud på sex månader att bistå som tolk vid teoriprovet. Påföljdsbestämmelserna ska gälla alla teoriprov oberoende av vilken körkortskategori som avläggs. Förbudet räknas från det provtillfälle då fusk har konstaterats eller från den dag då tolkens fusk konstaterades.

För att efterlevnaden av ovannämnda tolkningsförbud ska kunna övervakas måste uppgifterna om tolkar registreras. Uppgifterna om en tolk som bistår vid teoriprovet ska föras in i Transport- och kommunikationsverkets övriga informationsresurser. En beskrivning av informationsresursen finns att läsa på Transport- och kommunikationsverkets webbplats.³² Transport- och kommunikationsverket svarar för ordnandet av det teoriprov som ingår i förarexamen och för övervakningen av det.

Det tidsbundna förbudet på sex månader stämmer överens med de karensbestämmelser som hänför sig till omtagning av provet för taxiförare (se lag 299/2021, 246 a §, och RP 176/2020 rd).

Transport- och kommunikationsverket meddelar en preciserande föreskrift om verksamhet som är att betrakta som fusk och om påvisande av fusk samt om förfarandet i sådana fall. Genom påföljdsregleringen införs i lagen den möjlighet som tidigare saknats att påföra dem som gjort sig skyldiga till fusk i teoriprovet för förarexamen administrativa påföljder.

³²Beskrivning av övriga trafikdatalager: <https://www.traficom.fi/sv/traficom/dataskydd-hos-traficom/register-och-datalager>

Rubriken för 95 § och 95 § 1 mom. preciseras, för att omprövning ska kunna begäras i Transport- och kommunikationsverkets beslut enligt 56 a §.

Ändringar av teknisk natur

I lagen och statsrådets förordning föreslås vissa ändringar av teknisk natur, såsom korrigeringar av föråldrade hänvisningar och begrepp. Dessutom föreslås ändringar som förtydligar lagstiftningen och tolkningen av den.

Utbyte av körkort utfärdade på Färöarna och Grönland

Det föreslås att det ska bli möjligt att byta ut körkort för kategori B och körkort som motsvarar kategorin för motorcykel mot finländskt körkort utan ny förarexamen förutsätts. Körkortstillstånd för utbyte av körkortet ska dock sökas inom två år efter det att körkortsinnehavaren infördes i befolkningsregistret och innan körkortets giltighetstid går ut. Den som ansöker om att byta ut sitt körkort ska dessutom visa upp ett nationellt körkort. Annars förutsätts det att den sökande avlägger ny förarexamen för att kunna byta ut körkortet. När ett utländskt körkort byts ut tas en avgift på 37 euro ut. Ändringen förutsätter att lagens 60 § 2 mom. ändras. Förutom utbyte av körkort ska körkort som utfärdats på Färöarna och Grönland godkännas för körning i Finland i två år efter det att körkortsinnehavaren infördes i befolkningsregistret, i stället för nuvarande ett år. Till följd av ändringen föreslås det att lagens 61 § 5 mom. upphävs.

4.2 De huvudsakliga konsekvenserna

Ekonomiska konsekvenser

Konsekvenser för företagen

Förslaget till 51 a §, som gäller kännetecknet för minderåriga förare har konsekvenser för företagen, eftersom tillgången på och tillverkningen av kännetecknet för nyblivna förare följer marknadsvillkor. Skyldigheten att använda kännetecknet kan gälla uppskattningsvis cirka 20 000—30 000 17-åriga förare per år. Uppskattningen baserar sig delvis på antalet dispensansökningar åren 2018—2021 och åldersklassens storlek. Om kännetecknets pris ligger nära konsumentpriset för en övningskörningstriangel (5—10 euro), innebär kännetecknet för minderåriga förare en försäljning på cirka 170 000—250 000 euro för företagen.

Utvidgningen av utbildningen i anslutning till körförbud som meddelas nya förare (körförbudsutbildningen) till kategorierna AM och T bedöms ha en positiv inverkan på bilskolorna och andra av Transport- och kommunikationsverket godkända aktörer som ger körförbudsutbildning. Genom ändringen ökar utbildningsbehovet med uppskattningsvis cirka 10—20 procent. Ett större antal personer som genomgår utbildningen ökar inkomsterna av utbildningen. Vid den tidpunkt då propositionen bereds är körförbudsutbildningens pris i genomsnitt 150 euro.

De ändringar som hänför sig till utbildningen i upptäckande av risker och förlängningen av utbildningen med två timmar bedöms ha positiva konsekvenser för bilskolorna och andra av Transport- och kommunikationsverket godkända aktörer som ger utbildning i upptäckande av risker. Ändringen innebär mera inkomster för aktörerna. Dessutom har de föreslagna ändringarna, framför allt fördjupningen av vissa delar av teoriundervisningen, konsekvenser för de aktörer som utarbetar utbildningsmaterial för utbildningen i upptäckande av risker. Utbildningsmaterialet bör omarbetas så att det börjar motsvara utbildningskraven enligt den nya regleringen. Omarbetandet av materialet orsakar sannolikt kostnader för de aktörer som utarbetar

materialet. De ändringar som gäller utbildningskraven kan orsaka kostnader för bilskolorna och andra aktörer i trafiksäkerhetsbranschen, om de blir tvungna att skaffa eller utarbeta nytt utbildningsmaterial.

Kravet på att undervisningen i körning i halt väglag ska genomföras på en övningsbana bedöms ha positiva ekonomiska konsekvenser för såväl övningsbanorna som bilskolorna. Det ska vara avgiftsfritt att ansöka om godkännande av övningsbana hos Transport- och kommunikationsverket, men av godkända övningsbanor ska en årlig tillsynsavgift tas ut. Tillsynsavgiften ska vara lika stor som den tillsynsavgift som tas ut av bilskolor (100 euro). Om övningsbanorna börjar utnyttjas i större utsträckning än nu har det sannolikt negativa konsekvenser för de aktörer som i första hand erbjuder undervisning i körning i halt väglag med simulator och som har investerat i simulatorer, särskilt efter den ändring av körkortslagen som trädde i kraft 2018. Den negativa inverkan riktas framför allt till bilskolorna i större städer, eftersom övningsbanorna i huvudsak finns i närheten av större städer.

Konsekvenser för enskilda

Det förslag som gäller begränsning av körning nattetid har konsekvenser för ännu inte myndiga förare som avlägger körkort och som gått körkort med dispens. I stället för den tidigare i princip helt obegränsade dispensen begränsas körningen för en förare som får körkort som 17-åring tills han eller hon fyller 18 år. Genom ändringen skärps den körrätt som erhålls som 17-åring så att körning förbjuds både lördagar och söndagar klockan 00–05. En tidsmässig begränsning som hänför sig till nätterna på veckoslut gör det dock fortfarande möjligt för unga att färdas till arbete, studier och hobbyer. För brott mot begränsningen ska förarens föreläggas böter och meddelas körförbud. Böterna, vars storlek uppskattas till 60–90 euro, kan ha ekonomiska konsekvenser för unga förare. Körförbud kan inverka negativt på exempelvis minderåriga förarens arbete eller studier, om det inte finns några alternativa sätt att färdas.

Den bestämmelse där det förutsätts att ett kännetecken för minderåriga förare ska användas av 17-åriga innehavare av körrätt för kategori B har konsekvenser för enskilda. En förare som beivras av skyldigheten att använda kännetecknet ska skaffa ett kännetecken för minderåriga förare som fästs på bilen. Också 17-åriga innehavare av körkort för kategori B som utfärdats utomlands ska använda kännetecknet för minderåriga förare när de kör i Finland. På grund av kännetecknet kan 17-åriga personbilsförare urskiljas i trafiken. Det är således möjligt att en förare kan uppleva kännetecknet för minderåriga förare som stämplande eller att det till exempel stör koncentrationsförmågan. Eftersom kännetecknet tillverkas på marknadsvillkor råder ingen säkerhet om kostnaderna för det vid den tidpunkt då utkastet till proposition skrivs. Ministeriet bedömer att kostnaderna för kännetecknet blir små för den enskilde. Påföljden för en förare som bryter mot skyldigheten att förse fordonet med kännetecknet är avgift för trafikförseelse.

Utvidgningen av körförbudsutbildning till förare som fått körrätt för kategorierna AM och T och som meddelats körförbud ökar inte kostnaderna för att skaffa körkort. Kostnaderna för körförbudsutbildningen (i medeltal 150 euro) drabbar endast förare som har meddelats körförbud på grund av sitt eget trafikbeteende. En förare som upprepade gånger meddelats körförbud under den tvååriga uppföljningsperioden ska genomgå körförbudsutbildningen upprepade gånger. Den tvååriga uppföljningsperioden börjar från början efter att en ny körkortskategori avlagts. De som deltar i körförbudsutbildningen behöver ytterligare utbildning om en säker körstil och hänsyn till andra trafikanter för att undvika riskbeteende. Utbildningen fokuserar på att man ska reflektera över sitt eget agerande. Kostnaden kan betraktas som skäligen när man beaktar att utbildningen krävs endast av dem som förfarit i strid med trafikreglerna.

De ändringar som hänför sig till utbildningskraven när det gäller utbildningen i upptäckande av risker och det ökade antalet utbildningstimmar inverkar på körkortspriset. Utökningen av teoriundervisningen med en timme höjer priset på utbildningen i upptäckande av risker med uppskattningsvis 10—20 euro. Kravet på att utnyttja en övningsbana i körundervisningen i halt väglag och utökningen av körundervisningen med en timme höjer priset på utbildningen i upptäckande av risker med uppskattningsvis 200 euro. På en del övningsbanor måste man hyra ett fordon för träningen av körning i halt väglag, vilket orsakar merkostnader för den som avlägger körkort. Vid den tidpunkt då utkastet till proposition skrivs är priset på utbildningen i upptäckande av risker uppskattningsvis 200—360 euro. I och med ändringarna stiger körkortspriset också när körkort avläggs med undervisningstillstånd.

Eftersom man inte behöver utnyttja en övningsbana, om den ligger över 80 kilometer från en viss plats³³, kommer en del av dem som avlägger körkort att träna körning i halt väglag med simulator i stället för på en övningsbana. De som avlägger körkort och får körundervisningen i halt väglag på en övningsbana betalar sannolikt mera för sitt körkort än de som kan få körundervisningen i halt väglag med simulator. Priset på en körlektion med simulator är uppskattningsvis 50—70 euro.

Ändringen bedöms inte ha några konsekvenser för sådana som avlägger körkort och vilkas utbildning i upptäckande av risker är på hälft vid den tidpunkt då ändringen träder i kraft. De kan ges möjlighet att slutföra utbildningen i enlighet med den gamla föreskriften inom ett år efter ikraftträdandet av lagen.

Slopandet av dispensförfarandet gör det enklare och smidigare för 17-åringar att skaffa kör rätt för kategori B. För dem som skaffar körkort försvinner dessutom bland annat den börda som hänför sig till de utredningar som ska skaffas för ansökan om dispens och körkortet fås betydligt snabbare. Slopandet av dispensförfarandet lindrar kostnaderna för de medborgare som skaffar kör rätt för kategori B som 17-åringar. I och med att förfarandet slopas behöver en person inte lämna in ansökan om dispens jämte bilagor och betala en särskild ansökningsavgift (110 euro). I och med att dispensförfarandet slopas behöver den som avlagt körkort med dispens som beviljats av Transport- och kommunikationsverket inte längre ha med sig dispensbeslutet under körning utan det räcker med körkortet för att bevisa körrätten. Detta förenklar och förenhetliga praxisen ur den enskildes synvinkel.

Ändringen av förfarandet för att förstöra gamla körkort har inga betydande konsekvenser för medborgarna. För närvarande låter ungefär två tredjedelar av dem som får ett nytt körkort bli att skicka tillbaka sitt gamla körkort i strid med anvisningarna i Transport- och kommunikationsverkets följebrev. Det är således ändamålsenligare att ge medborgarna anvisningar om att förstöra körkortet. Körkortet är inte ett officiellt identitetsbevis, så även om det gamla körkortet inte förstörs i strid med anvisningarna, bedöms det inte medföra någon betydande risk med beaktande av nuläget.

Konsekvenser för ungas sysselsättning och studier

Förbudet mot körning på veckoslut, under morgonstunden (klockan 00—05) bedöms ha små konsekvenser för 17-åriga ungas sysselsättning. Lagen om unga arbetstagare (998/1993) begränsar arbetstiden för unga under 18 år i huvudsak till tiden mellan klockan 6 och 22. Med stöd av 7 § 2 mom. kan arbetstiden för en ung person som fyllt 15 år pågå till klockan 24, om arbetet hänför

³³ Från den kommuns eller stads centrum där körundervisningen i anslutning till utbildningen i upptäckande av risker ges.

sig till yrkesutbildning. Enligt 7 § 4 mom. kan arbetstiden för en ung arbetstagare som utför hushållsarbete med arbetstagarens samtycke pågå till klockan 23, om någon särskild orsak påkallar detta.

Yrkesutbildning kan innefatta övervakad arbetspraktik, som också kan infalla nattetid. Arbete för att få yrkesutbildning får dock pågå i tvåskiftsarbete högst till klockan 24. Den arbetspraktik som ingår i examen och även arbetsskiftet överenskomms från fall till fall mellan läroanstalten och arbetspraktikplatsen redan i det skede när den personliga utvecklingsplanen för kunnandet görs upp för den studerande. När denna plan görs upp bedömer man också vilka arbetsskift som är lämpliga för den studerande. Vid övervakad praktik är förutom den studerande också en bedömare och en handledare med under arbetsskiftet. I princip kan man komma överens om arbetsskiftet på så sätt att begränsningen av körning nattetid inte inverkar negativt på yrkesstuderandes arbetspraktikperioder. På dessa grunder bedöms förbudet mot körning klockan 00–05 lördagar och söndagar inte avsevärt försvåra ungas möjligheter att färdas till studier eller anslutande arbetspraktik.

I glesbygdsområden kan avståndet mellan hem och arbete vara långt (över en timmes körsträcka) och kollektivtrafikförbindelserna bristfälliga. I dessa situationer har begränsningen av körrätten negativa konsekvenser för de 17-åriga unga som borde starta redan före klocka fem på morgonen för att hinna till ett arbetsskift som börjar klockan sex.

Slopandet av dispensförfarandet och den nya begränsade körrätten för 17-åringar främjar sannolikt de ungas möjligheter att färdas. Ändringen gör det möjligt för 17-åriga unga att färdas självständigt med personbil efter genomgången förarutbildning och avlagd förarexamen. I praktiken betyder ändringen att de som fyllt 17 år kan avlägga förarexamen och få körrätt för personbil förutsatt att vårdnadshavaren har gett sitt samtycke till avläggandet av körkort. Genom samtycket försäkras vårdnadshavaren indirekt att körrätten för personbil behövs på grund av den ungas behov av att färdas och att den unga är tillräckligt mogen för att agera i trafiken. Den ungas vårdnadshavare (föräldrar) spelar en central roll för de ungas trafikfostran och är således också skyldiga att bedöma om den unga är tillräckligt mogen att köra personbil redan som 17-åring.

I och med ändringen kan också allt flera unga få möjlighet till begränsad körrätt för kategori B. När de ungas möjligheter att färdas främjas kan det också främja de ungas sysselsättning, framför allt i områden där kollektivtrafikutbudet är bristfälligt.

I och med den administrativa påföljden av fusk i teoriprovet för förarexamen skjuts möjligheten att få körrätt för den som avlägger körkort och gör sig skyldig till fusk fram med ett halvt år. Framskjutandet av körrätten kan ha negativa konsekvenser för personens sysselsättning eller övriga verksamhet som förutsätter att han eller hon kan färdas självständigt. Det tidsbundna förbudet som gäller tolkar kan antas ha negativa, om även tillfälliga konsekvenser för tolkens försörjning. Eftersom tolkningsförbudet är begränsat till teoriprovet för förarexamen, bedöms det sex månader långa förbudet inte orsaka orimliga olägenheter för näringsutövningen.

Konsekvenser för myndigheternas verksamhet

Den begränsade körrätten för kategori B har konsekvenser för myndigheternas verksamhet. Transport- och kommunikationsverket måste instruera tjänsteleverantören om den nya verksamhetsmodellen och omarbeta sina anvisningar. Dessutom måste verket se till att medborgarna får information och anvisningar om ändringarna. Införandet av den nya verksamhetsmodellen medför troligen extra arbete för verket också på längre sikt, när det gäller såväl arbetet med att ge

tjänsteleverantören anvisningar och stöd som med att besvara medborgarnas frågor. Polisen måste också få nya interna anvisningar, eftersom eventuella lagstadgade begränsningar av körrätten måste beaktas i trafikövervakningen. Föreläggandet av påföljder för brott mot den begränsade körrätten för kategori B, böter och körförbud, bedöms ha en ökande inverkan på polisens arbetsmängd.

Kännetecknet för minderåriga förare bedöms underlätta polisens trafikövervakning. Å andra sidan brott mot skyldigheten att förse fordonet med kännetecknet och föreläggandet av den därpå följande avgiften för trafikförseelse öka polisens arbetsmängd.

Utvidgningen av körförbudsutbildningen till kategorierna AM och T har konsekvenser för polisens arbete med att skriva körförbudsutbildningsintyg när antalet intyg ökar. Det bör emellertid påpekas att man har märkt att körförbudsutbildningen fungerar och påverkar förarnas beteende i trafiken, varför körförbudsutbildningen, som använts tidigare, kan minska antalet som på nytt gör sig skyldiga till körförbud och således behovet av denna utbildning i ett senare skede. Utvidgningen av körförbudsutbildning förutsätter inga systemändringar och den bedöms inte ha några andra konsekvenser för myndigheternas verksamhet.

Ändringen av utbildningen i upptäckande av risker har konsekvenser för Transport- och kommunikationsverkets föreskrift³⁴. Föreskriftens innehåll bör ändras så att den motsvarar innehållet i den reviderade bestämmelsen. Förfarandet för godkännande av övningsbanor, som är en följd av att det förutsätts att körundervisningen i halt väglag ska genomföras på en övningsbana, har kostnadseffekter för Transport- och kommunikationsverket i form av godkännande och årsfaktureringar. Detta handlar om nygamla eller nya arbetsuppgifter för verket som har konsekvenser för verkets resurser. Antalet övningsbanor som ansöker om godkännande är litet, varvid också konsekvenserna för resurserna blir små. Dessutom ska verket sköta tillsynen över godkända övningsbanor, men verket kan överföra tillsynen på sin tjänsteleverantör. Verket åsamkas ändå kostnader för skötseln av tillsynen. Slopandet av dispensförfarandet uppskattas lätta den administrativa börda som orsakas av det nuvarande förfarandet och minska de administrativa kostnaderna. Konsekvenserna för Transport- och kommunikationsverkets personalresurser är betydande. Antalet ansökningar om dispens har ökat kraftigt (1.7—31.12.2018: 2601 st., 2019: 14 513 st., 2020: 17 316 st., 1.1—30.6.2021: 9777 st.). De beviljade dispenserna har utgjort över 90 procent av ansökningarna. Tillstånd har beviljats som följer: 2018: 1200, 2019: 11 986, 2020: 15 795 och 2021 (1.1—30.6): 8 073.

Antalet ansökningar har fortsatt att öka 2021. Under januari—juni 2021 inlämnades sammanlagt 9777 ansökningar, medan antalet under motsvarande tid 2020 var 8750 och under det första halvåret 2019 6808. Antalet ansökningar i slutet av juni 2021 har således varit 12 procent större än 2020 och 44 procent större än 2019. Antalet ansökningar om dispens har ökat brantare än vad man kunde förvänta sig när reformen av körkortslagen genomfördes, och till följd av det ökade antalet ansökningar motsvarar förfarandet inte längre helt och hållet sitt syfte. Fallspecifik bedömning av en ung persons behov av att färdas är ett administrativt tungt förfarande och endast färre än fem procent av ansökningarna är sådana att de inte uppfyller villkoren för beviljande av dispens. Enligt uppgifter från Transport- och kommunikationsverket skulle det med nuvarande antal ansökningar behövas uppskattningsvis 13—14 årsverken för att behandla dispenserna.

³⁴ Trafiksäkerhetsverkets föreskrift TRAFI/18934/03.04.03.00/2018.

Dispenserna finansieras i huvudsak med den prestationsavgift som fastställts i ministeriets avgiftsförordning och avgifterna används i huvudsak för att täcka behandlingskostnaderna för dispenserna. Ändringen leder till att årliga prestationsavgifter på uppskattningsvis två miljoner euro försvinner. Ändringen kan dock på längre sikt bedömas ge upphov till även betydande inbesparingar för Transport- och kommunikationsverket, eftersom den förenklade körkortsprocessen effektiviserar de anknyttande funktionerna, och när den arbetsdryga och kontinuerligt växande dispensprocessen försvinner minskar verkets behov av nyrekryteringar avsevärt.

De kostnader som de föreslagna ändringarna orsakar Transport- och kommunikationsverket kan till vissa delar påverka prissättningen av verkets prestationer. Till följd av ändringarna ökar verkets kostnader, och sloandet av dispensförfarandet medför sannolikt inte genast besparingar i verkets omkostnader.

Sloandet av dispensförfarandet har konsekvenser för polisens trafikövervakning. I och med ändringen behöver polisen inte längre kontrollera en separat dispens i trafikövervakningen utan kan i fortsättningen göra alla behövliga kontroller med hjälp av körrätten.

Det förslag som gäller fusk i teoriprovet för förarexamen medför mera uppgifter för Transport- och kommunikationsverket i samband med beslut om fusk och ökar kostnaderna.

Ändringen av förfarandet för förstörande av gamla körkort har positiva konsekvenser för myndigheternas verksamhet. Ändringen av förfarandet minskar Transport- och kommunikationsverkets kostnader. Enligt det nuvarande förfarandet ska körkortsinnehavaren återlämna ett tidigare körkort till myndigheten. Postningen och förstörandet av körkort orsakar årligen Transport- och kommunikationsverket kostnader på cirka 40 000 euro och extra resurskonsekvenser. Kostnaderna minskar i och med det nya förfarandet, där körkortsinnehavaren i samband med det nya körkortet skickas anvisningar om förstörande av det gamla körkortet. Genom ändringen förenklas också myndigheternas förfaranden, eftersom motsvarande förfarande tillämpas i fråga om pass och identitetsbevis. Ändringen har små konsekvenser för myndigheterna.

Den föreslagna ändringen som innebär att kravet på att utse en ansvarig lärare slopas har positiva konsekvenser för myndigheternas verksamhet. Till följd av ändringen behöver Transport- och kommunikationsverket inte i fortsättningen ange en ansvarig lärare för utbildningstillståndet och på så vis blir det möjligt att utveckla processerna för ansökan och beviljande av undervisningstillstånd i en modernare riktning. Ändringen har också positiva konsekvenser för Transport- och kommunikationsverkets tjänsteleverantör och eleverna med undervisningstillstånd. För närvarande händer det relativt ofta att körprovet inte avläggs i situationer där intyget över körundervisning har undertecknats av en lärare som inte utsetts till ansvarig lärare, och man således inte kan delta i körprovet för att rätt underskrift saknas. Ändringen klarlägger de situationer där undervisningstillstånd har beviljats två lärare och genom ändringen kan vem som helst av lärarna underteckna intyget över körundervisning. Ändringen gör det också smidigare för den som avlägger körkort att sköta ärenden, eftersom den lättar upp den administrativa bördan samt undanröjer möjligheten till oklarheter och misstag.

Den föreslagna ändringen av förutsättningarna för att få delta i förarexamen har positiva konsekvenser för polisens verksamhet. Till följd av den gällande bestämmelsen blir polisen tvungen att ändra körförbudet för en förare från temporärt körförbud till körförbud som gäller tills vidare, om polisen anser att föraren behöver delta i examen. Den föreslagna ändringen gör polisens verksamhet klarare och smidigare, eftersom körförbudet inte längre behöver ändras. I och med ändringen får en person som polisen förordnat att delta i körprovet tillåtas att delta i körprovet, trots att han eller hon gjort sig skyldig till ett annat brott som leder till körförbud efter förordnandet. Möjligheten att en sådan situation ska uppstå bedöms ändå vara liten. Dessutom ska den

som avlagt körprov alltid besöka polisen efter ett godkänt körprov för återställande av körretten, varvid polisen har ytterligare möjlighet att bedöma situationen som en helhet, innan körretten återställs. Ändringen undanröjer också onödiga besök hos olika myndigheter för den som förordnats att delta i examen.

Den föreslagna ändringen i paragrafen om trafiklärartillstånd minimerar den mängd uppgifter som ska kontrolleras när trafiklärartillstånd beviljas. I fortsättningen ska sökandens lämplighet bedömas endast utifrån straff- och bötesregisteruppgifter, dvs. fällande domar. Med stöd av den gällande regleringen kontrolleras sökandens uppgifter i polisens undersökningssystem, och alla uppgifter som finns där är inte väsentliga eller betydelsefulla med tanke på beslutsfattandet. På grund av en uppgift i polisens undersökningssystem måste man alltid separat begära tilläggsuppgifter om åtal eller dom, för att beslutet ska kunna motiveras med att sökanden gjort sig skyldig till ett brott.

Ändringen innebär att utredningen av brottslig bakgrund baserar sig enbart på anteckningar i straff- och bötesregistret. De avgöranden och påföljder av trafikbrott som det hänvisas till i paragrafen får Transport och kommunikationsverket ur sitt eget trafik- och transportregister. Ändringen förenhetligar beviljandet av sådana persontillstånd för vägtrafiken som kräver prövning och främjar en rättvis behandling av de sökande, eftersom motsvarande ändringar har företagits redan tidigare i 25 § i lagen om transportservice i fråga om körtillstånd för taxiförare samt i 42 § i körkortslagen i fråga om undervisningstillstånd.

Godkännandet av körkort som utfärdats på Färöarna och Grönland för körning i Finland i två år efter det att föraren införts i befolkningsregistret och utbyte mot finländskt körkort bedöms inte ha några konsekvenser för Transport- och kommunikationsverket, eftersom antalet körkort som byts ut sannolikt förblir litet även i fortsättningen.

Konsekvenser för miljön

De antagna konsekvenserna av slopandet av dispensförfarandet, som innebär att privatbilismen bland unga förare ökar, är negativa ur ett klimatperspektiv, även om slopandet av dispensförfarandet inte bedöms ha någon betydande eller långvarig inverkan på klimatet. Möjligheten att avlägga körkort för kategori B redan som 17-åring förlänger förarkarriären med högst ett år. Det är sannolikt att möjligheten att avlägga körkort för kategori B mest intresserar de unga som redan från tidigare har till exempel körkort för moped. I dessa fall ersätter bilen andra fordon. Det är osannolikt att 17-åringar till följd av ändringen i stor utsträckning skulle övergå från att färdas med kollektivtrafik eller cykel till privatbilism.

Begränsningen av körretten för personer som kör fordon som förutsätter körkort för kategori B så att körretten inte gäller nattetid på veckosluten, minskar i någon mån de negativa miljökonsekvenserna. Begränsningen har en minskande inverkan på trafikutsläppen och bullerolägenheterna, och den minskar onödig bilkörning på fritiden.

Övriga samhällseliga konsekvenser

Konsekvenser för trafiksäkerheten

Begränsningen av körretten för förare under 18 år som avlagt körkort för kategori B kan antas ha en positiv inverkan på trafiksäkerheten. Begränsningen minskar sannolikt unga förares och deras passagerares delaktighet i trafikolyckor och ökar på så vis också den allmänna trafiksäkerheten. Det är också sannolikt att begränsningen av körningen på veckoslut, nattetid, bidrar

till att utesluta problem som hänför sig till transport av alkohol eller passagerare. Man kan anta att en begränsning som hänför sig till de yngsta personbilsförarna har en långsiktigare positiv inverkan, eftersom tilltagande körerfarenhet ökar förarens beredskap att identifiera olika risksituationer och agera ansvarsfullt i trafiken.

Kännetecknet för minderåriga förare underlättar sannolikt övervakningen av 17-åringars begränsade kör rätt för kategori B och trafikövervakningen överlag. Den skylt för nyblivna förare som behandlades i bedömningspromemorian har preciserats under beredningen av propositionen och har getts en ny benämning (ny benämning: *kännetecknet för minderåriga förare*). Skyldighet för 17-åriga förare av fordon som förutsätter kör rätt för kategori B att använda kännetecknet kan förbättra den allmänna trafiksäkerheten. De första två åren är den mest riskfyllda tiden för nyblivna förare och om en ung förare är omogen ökar olycksrisken. Kännetecknet kan motivera en ung och nybliven förare att köra mer ansvarsfullt än förr och att ta bättre hänsyn till andra. Å andra sidan kan en nybliven förare kan urskiljas i trafiken med hjälp av kännetecknet, vilket kan öka förarens osäkerhet i trafiken. Det är möjligt att föraren låter bli att fästa kännetecknet innan han eller hon börjar köra. Kännetecknet kan ha en positiv inverkan och öka framförhållningen, om andra förare kan ta bättre hänsyn till nyblivna förare på grund av kännetecknet. Det är också möjligt att kännetecknet har en negativ inverkan på andra trafikanters beteende, och att kännetecknet för minderåriga förare på samma sätt som den tidigare hastighetsbegränsningen för nyblivna förare (det s.k. 80-märket) ökar icke önskvärd trafikbeteende. Kännetecknets trafiksäkerhetskonsekvenser är förenade med osäkerhet och konsekvenserna kan således inte förutsägas med säkerhet.

Utvidgningen av kravet på avläggande av körförbudsutbildning till kategorierna AM och T kan minska unga förares riskbeteende samt inverka positivt på förarens attityder, och genom trafikbeteendet på trafiksäkerheten. Enligt de resultat av den uppföljande undersökningen av körkortslagen som är klara gjorde sig under granskningsperioden cirka tre procent av de nya personbilsförarna sig skyldiga till brott som leder till körförbud efter att de fått kör rätt. Med stöd av de resultat av den uppföljande undersökningen av körkortslagen som är klara förefaller det att unga förarens kör rättshistoria har ett starkt samband med hur säkert de kan agera i trafiken. En utvidgning av körförbudsutbildningen kan således också inverka på sannolikheten att föraren på nytt gör sig skyldig till körförbud. Dessutom hade enligt resultaten körförbudsutbildningen den största effekten uttryckligen på de yngre förarna, dvs. 17-åringarna.

Utvecklingen och fördjupningen av kraven på utbildningen i upptäckande av risker kan på lång sikt ha en positiv inverkan på trafiksäkerheten. I och med ändringen får de som avlägger körkort också undervisning i särdragen hos trafiksituationer som hänför sig till förarens riskbeteende och om identifiering av de risker som hänför sig till dem. Eftersom alla som avlägger körkort för kategori B ska delta i utbildningen i upptäckande av risker, hänför sig ändringen av utbildningskraven till alla som i fortsättningen skaffar körkort för kategori B. Eftersom det saknas forskningsrön i fråga om ändringen som gäller körning i halt väglag går det inte att på ett tillförlitligt sätt visa att ändringen skulle gagna trafiksäkerheten.

Eftersom antalet ansökningar om dispens ökat kontinuerligt, kan man anta att slopandet av dispensförfarandet sannolikt ytterligare ökar antalet 17-åriga innehavare av körkort för kategori B och därigenom andelen unga förare i trafiken. Slopandet av dispensförfarandet kan på längre sikt tidigarelägga erhållandet av körkort för personbil. Konsekvenserna för trafiksäkerheten av att antalet unga, 17-åriga personbilsförare ökar kan inte förutsägas med säkerhet. Det är möjligt att ökningen av antalet 17-åriga personbilsförare kan ha negativa konsekvenser för trafiksäkerheten. Alla unga uppnår inte som 17-åringar en med tanke på trafiksäkerheten idealisk mönadsgrad och också av denna orsak ska körkort erhållas med vårdnadshavarens samtycke. Utgångspunkten är att vårdnadshavaren kan bedöma den ungas självbehärskning och förmåga att

agera ansvarsfullt. I detta avseende förändras situationen inte väsentligt jämfört med nuläget, eftersom den ungas mognad inte bedöms som en del av dispensförfarandet och också dispens söks med vårdnadshavarens samtycke. I fråga om sådana unga som inte har möjlighet att få vårdnadshavarens samtycke, kan samtycke ges av den aktör som har rätt att besluta om den ungas omständigheter.

Slopandet av dispensförfarandet bedöms förbättra de ungas möjligheter att färdas. Den omständigheten att unga förare rör sig med personbil i stället för moped eller mopedbil kan förbättra trafiksäkerheten. I glesbygden minskar ungas större möjligheter att röra sig med bil sannolikt användningen på väg av traktorer och andra fordon som lämpar sig sämre för vägtrafik.

En provprestation där föraraspiranten fuskat testar inte hans eller hennes verkliga kunnande och försämrar således sannolikt trafiksäkerheten. Försöken till fusk kan minska och examinandernas motivation att studera teoriundervisningens innehåll kan öka, om påföljder kan påföras för verksamhet som är att betrakta som fusk. Påföljderna för fusk kan på längre sikt ha märkbara positiva konsekvenser för trafiksäkerheten. Eftersom man har endast mycket kort erfarenhet av karensbestämmelserna som gäller omtagning av provet för taxiförare (se lag 299/2021, 246 a §, och RP 176/2020 rd), finns det emellertid inga tillgängliga referensdata om hur effektivt fuskfallen kan minskas med denna påföljd.

Godkännandet av körkort som utfärdats på Färöarna och Grönland för körning i Finland i två år efter det att föraren införts i befolkningsregistret och utbyte mot finländskt körkort bedöms inte ha några konsekvenser för trafiksäkerheten. Antalet körkort som byts ut bedöms vara litet även i fortsättningen.

Konsekvenser för folkhälsan

Slopandet av dispensförfarandet kan uppmuntra unga att färdas med bil. Att uppmuntra bilkörning och en bilande livsstil har inte en positiv utvecklingstrend med tanke på folkhälsan. Å andra sidan ger slopandet av dispensförfarandet och införandet av begränsad körrätt för kategori B för dem som fyllt 17 år de unga mer heltäckande möjligheter än nu att färdas självständigt, och detta kan bidra till att förebygga marginalisering framför att där det finns få eller helt saknas kollektivtrafikförbindelser.

Konsekvenser för de grundläggande fri- och rättigheterna

Föreslagen i propositionen har samband med de grundläggande fri- och rättigheterna och målet att skydda dem. Grundlagens (731/1999) 6 § innehåller bestämmelser om jämlikhet och lagens 7 § bestämmelser om rätt till liv och hälsa. Den föreslagna begränsade körrätten för kategori B och slopandet av dispensförfarandet förbättrar likabehandlingen inom åldersgruppen 17-åringar. Strävan med den begränsade körrätten för kategori B och kännetecknet för minderåriga förare, som främjar övervakningen av att begränsningen iakttas, är att inverka positivt på rätten till personlig trygghet för alla som färdas i trafiken och att skydda deras rätt till liv.

Hittills är männens andel av alla beviljade dispenser 65 %. Könsfördelningen kan antas uppvisa samma tendens även efter det att de ändringar som föreslås i propositionen trätt i kraft. Eftersom männens andel av de beviljade dispensererna är större och andelen män av de 17-, 18- och 19-åringar som gjort sig skyldiga till körförbudsbrott är nästan 90 %, är det sannolikt att eventuella konsekvenser för trafiksäkerheten av de föreslagna ändringarna riktar sig särskilt till männen. Utöver de förslag som beskrivs ovan bedöms utvidgningen av utbildningen i upptäckande av risker och körförbudsutbildningen ha en tryggande inverkan på rätten till liv.

Strävan har varit att fästa särskild uppmärksamhet vid rättssäkerhetsperspektivet i förslagen.

5 Alternativa handlingsvägar

Under beredningen av propositionen har man bedömt att det inte går att svara på alla utmaningar som hänför sig till ungas trafikbeteende med rent legislativa metoder. Unga förare trafikerande påverkas av bland annat de ungas attityder och av att de unga fortfarande utvecklar hanteringen av impulser och känslor. De kan emellertid leda till riskbeteende i trafiken. Det går inte nödvändigtvis att hitta någon lösning på dessa utmaningar med legislativa metoder, utan främjandet av ungas trafiksäkerhet förutsätter också andra slags åtgärder.

Vid kommunikationsministeriet bereds en trafiksäkerhetsstrategi som omfattar alla transportslag. Visionen för trafiksäkerhetsstrategin är att senast 2050 ska ingen dö eller skadas allvarligt i trafiken, oavsett trafikform (den så kallade nollvisionen). Uppnåendet av visionen styrs av de riktlinjer som slås fast i strategin och de konkreta åtgärderna för att genomföra dem. Ett syfte med åtgärderna är också att främja trafiksäkerheten bland unga förare och genom olika metoder på ett mångsidigt sätt påverka attityderna bakom trafikbeteendet. Likaså är syftet att på ett övergripande sätt stärka trafikfärdigheterna i alla åldersgrupper, också bland unga förare. Trafikanternas ska inte bara känna till de trafikregler som gäller deras omvärld, utan de ska också agera i enlighet med dessa regler. Målet är att alla trafikanter ska agera ansvarsfullt i trafiken och dessutom identifiera riskerna med det egna agerandet ur såväl egen som andras synvinkel. I strategin föreslås bland annat upplysande, pedagogiska och informerande åtgärder. Målet är att stärka den livslånga trafikfostran och skapa en grund för den redan i ett tidigt skede. De föreslagna trafikpedagogiska metoderna riktas också särskilt till barn och unga och strävan med dem är att påverka attityderna i en trafiksäker riktning.

Förutom de föreslagna lagstiftningsändringarna och åtgärderna i den trafiksäkerhetsstrategi som håller på att beredas kan trafiksäkerheten bland unga främjas genom att utveckla Transport- och kommunikationsverkets körhälsoanvisningar (*Anvisningar om bedömning av körhälsa för hälso- och sjukvårdspersonal*) så att de bättre stödjer bedömningen av unga förare hälsotillstånd. Myndighetsanvisningarna ska erbjuda uppdaterad information om tillämpningen av gällande lagstiftning. Anvisningarna om körhälsa är ett dokument som uppdateras kontinuerligt. Anvisningarna uppdateras i nära samarbete med bland annat olika myndigheter, specialläkarföreningar och andra erfarna specialområdesexperter. Slutsatserna om körhälsan uttrycks genom de läkarutlåtanden och anmälningar som görs upp inom hälso- och sjukvården. Utifrån utlåtandena om körhälsa fattar myndigheterna viktiga beslut om körrätt samt ställer villkor, begränsningar och ytterligare krav för beviljande av körrätt. Transport- och kommunikationsverkets mål är att utveckla anvisningarna så att de blir ännu användbarare samt att främja den praktiska tillämpningen av dem, så att yrkesutbildade personer inom hälso- och sjukvården ännu effektivare kan identifiera riskfaktorer i anslutning till körhälsan och på högklassigt sätt bedöma körförmågan hos förare i olika ålder.

5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser

5.1.1 Inga ändringar av regleringen

I stället för de föreslagna lagstiftningsändringarna hade det varit möjligt att ännu inte föreslå några ändringar i lagstiftningen och att vänta på att alla resultat av den uppföljande undersökningen av körkortslagen skulle bli klara. I detta fall skulle regleringen och sannolikt också nuläget förbli oförändrade (se 2 Nuläge och bedömning av nuläget), och trafiksäkerheten bland unga skulle inte kunna främjas i enlighet med propositionens syfte.

5.1.2 Utnyttjande av alternativa regleringsmetoder

Ett annat alternativ hade varit att invänta att alla resultat av den uppföljande undersökningen av körkortslagen skulle bli klara i enlighet med det första alternativet innan några lagstiftningsändringar föreslås och att tills vidare utnyttja potentiella alternativa regleringsmetoder. Dessutom hade det varit möjligt att utnyttja till exempel information och pedagogiska metoder för att främja trafiksäkerheten bland unga. Bedömningen är ändå att målen för regeringens proposition inte nås enbart med de metoder som beskrivs ovan.

5.1.3 Alternativa sätt att ändra körkortsregleringen

Det tredje alternativet hade varit att föreslå andra alternativ till ändringar i körkortsregleringen som strävar efter att främja trafiksäkerheten bland unga än vad som föreslås i denna proposition. Nedan beskrivs andra förslag till att ändra regleringen som granskats och utvärderats under beredningen och alternativa sätt att genomföra ändringarna.

Alternativt sätt att genomföra den begränsade körrätten för kategori B

I 5 § 6 mom. i utkastet till proposition föreslås en ny begränsad körrätt för kategori B för 17-åriga förare. Körrätten begränsas nattetid på veckosluten, dvs. natten mellan fredag och lördag samt natten mellan lördag och söndag klockan 00—05. Enligt förslaget ska begränsningen vara nationell och den ska inte fogas till körkortet eller registret som gäller körrätt.

I det skede då utkastet till proposition bereddes diskuterades också en begränsning av målgruppen för begränsad körrätt. När olika begränsningsalternativ bedömdes uppmärksammades nyblivna förarens förhöjda olycksrisk under de två första åren då de kör och just unga förarens riskbenägenhet överlag. Man beslöt att rikta begränsningen till minderåriga, eftersom det inte betraktades som ett genomförbart alternativ att begränsa körrätten för alla nyblivna förare med körkort för kategori B. En begränsning för myndiga förare vore problematisk med avseende på flera grundläggande fri- och rättigheter, såsom jämlikhet, rättssäkerhet och näringsfrihet. Begränsningen skulle sannolikt ha en negativ inverkan på myndiga ungas sysselsättning. Ett betydande antal myndiga unga arbetar bland annat i olika uppgifter i distributions- och transportbranschen, där arbetsskiftet ofta börjar redan på morgonnatten. Ju flera förare som omfattas av begränsningen, desto större kunde den trafiksäkerhetsfrämjande inverkan vara. Det har ändå inte betraktats som en proportionell åtgärd att utsträcka begränsningen till en större åldersgrupp än den föreslagna eller till alla nyblivna förare. Beträffande begränsningens giltighetstid bedömde man att för att uppnå tillräckliga trafiksäkerhetseffekter borde begränsningen gälla förarna tills de fyller 18 år och sålunda är giltighetstiden inte fast utan beror på hur länge föraren fortfarande är minderårig. I stället för en fast begränsning som är lika lång för alla bedömde man att det är ett bättre och rättvisare alternativ om den tidpunkt då begränsningen upphör är enhetlig. Väsentliga omständigheter med tanke på trafiksäkerheten är förutom begränsningens längd bland annat hur mycket förarna kör, deras körerfarenhet och hur mångsidig den är, och i dessa avseenden finns det stora skillnader mellan förarna.

I samband med att utkastet till proposition bereddes bedömdes huruvida begränsningen också borde utsträckas till söckenhelger vid sidan av veckoslut. I Finland är antalet söckenhelger i medeltal 7—8 per år och flera av dem är kyrkliga och rörliga helgdagar. Om begränsningen också skulle gälla söckenhelger skulle den gälla i medeltal 112 nätter i stället för 104 under ett år. En tydlig begränsning som är lätt att komma ihåg främjas om den inte kopplas till kristliga helgdagar, eftersom begränsningen också gäller sådana som hör till andra trossamfund och så-

dana som inte hör till något trossamfund. En begränsning som gäller endast veckoslut betraktades som det tydligaste alternativet med tanke på kommunikationen. Detta har bedömts minska risken för oavsiktlig körning i strid med begränsningen. Också med tanke på polisens övervakning betraktades en begränsning som gäller endast lördags- och söndagsnätter som ett tydligare alternativ, särskilt när man inte behöver ta särskild hänsyn till rörliga söckenhelger i övervakningssituationer. I prövningen har man också beaktat att polisens effektiverade trafikövervakning vanligtvis infaller just i samband med söckenhelger, såsom midsommar eller nyår.

Under beredningen av utkastet till proposition har man bedömt ett alternativt sätt att genomföra begränsningen. Att foga begränsningen till körkortet i form av en anteckning om specialvillkor skulle förutsätta ändringar i Transport- och kommunikationsverkets datasystem. Till datasystemen och körkortet borde det fogas ett nytt specialvillkor som begränsar körandet och som inte har tillämpats tidigare i Finland. Engångskostnaderna för att genomföra det nya specialvillkoret vore uppskattningsvis 70 000 euro. Dessutom skulle det behövs tillräckligt med tid att genomföra ändringarna. Om begränsningens sista giltighetsdag läggs till anteckningen om specialvillkor, skulle det vara betydligt svårare och dyrare att genomföra den än vad som beskrivs ovan.

Påföljd av brott mot den begränsade körrätten för kategori B

I utkastet till proposition föreslås det att brott mot den begränsade körrätten för kategori B, som det föreskrivs om i 5 § 6 mom., under den tid då begränsningen gäller, ska betraktas som förande av fortskaffningsmedel utan behörighet, eftersom körrättsinnehavaren överskrider den körrätt som ingår i körkortet. Bestämmelser om förande av fortskaffningsmedel utan behörighet ingår i 23 kap. 10 § i strafflagen. Enligt vad som föreskrivs i paragrafens 1 mom. ska den som för ett fordon utan behörighet dömas till böter eller fängelse i högst sex månader. I 64 § 2 mom. 4 punkten i körkortslagen föreskrivs att polisen ska meddela en körrättsinnehavare körförbud om han eller hon har gjort sig skyldig till förande av fortskaffningsmedel utan behörighet enligt 23 kap. 10 § i strafflagen. Enligt lagens 70 § 1 mom. 3 punkten kan temporärt körförbud meddelas om det är sannolikt att det finns förutsättningar för att meddela körförbud med stöd av 64 § 2 mom. 3—5 punkten. Som påföljd för körning i strid med begränsningen ska förarens med stöd av den beskrivna regleringen i regel dömas till böter vid bötesförfarande och meddelas körförbud, om inte brottsmålet behandlas i domstol enligt ordningen för behandling av brottsmål. Under beredningen av propositionen har också flera andra alternativ till potentiella påföljder bedömts.

Ett alternativ påföljd som bedömts under beredningen är att brott mot begränsningen i stället för förande av fortskaffningsmedel utan behörighet och tillämpning av strafflagen i sig skulle ses som en grund för att meddela körförbud. Alternativet skulle förutsätta att 64 § i körkortslagen ändras. Dessutom kunde man göra det möjligt att meddela temporärt körförbud, vilket skulle förutsätta att lagens 70 § 1 mom. ändras. Den föreslagna påföljden motsvarar rådande praxis, där enkla och klara körförbudsbrott behandlas vid bötesförfarande enligt lagen om föreläggande av böter och ordningsbot, körrättsinnehavaren meddelas temporärt körförbud och ett körförbudsärende som leder till körförbud för viss tid behandlas inom polisinspektionens tillståndsförvaltning. Alternativet överensstämmer således med de nuvarande verksamhetsmodellerna.

Ett annat påföljdsalternativ som bedömts under beredningen är att klassificera brott mot begränsningen som körkortsförseelse och möjligheten att meddela föraren körförbud, om föraren gör sig skyldig till upprepade körkortsförseelser. Klassificeringen skulle förutsätta att lagens 93 § 1 eller 2 mom. ändras så att för brott mot begränsningen kan föreläggas böter eller alternativ avgift för trafikförseelse. Dessutom borde lagens 65 § 1 mom. ändras så att polisen skulle kunna

meddela en förare körförbud på grund av upprepade förseelser. Vid bedömningen av alternativet beaktades dock och ansågs det som delvis inkonsekvent att det inte är möjligt att meddela körförbud för andra körkortsförseelser som föreskrivs i lagens 93 §, trots att förseelserna upprepas. Under beredningen bedömdes man dessutom att påföljdens effektivitet kan bli lidande på grund av det spelrum som ingår i beräkningen av upprepade förseelser. Ändringen skulle också inverka på beräkningen av upprepade trafikbrott och orsaka kostnader för Transport- och kommunikationsverket.

Det tredje påföljdsalternativet som bedömts under beredningen av utkastet till proposition är att brott mot den begränsning som föreslås i 5 § 6 mom. i körkortslagen inte skulle inverka på förarens kör rätt. Däremot skulle brott mot begränsningen klassificeras som körkortsförseelse. Alternativet skulle förutsätta att lagens 93 § 1 eller 2 mom. ändras på beskrivet sätt. Under beredningen bedömdes det att påföljdsalternativet inte skulle inverka tillräckligt på efterlevnaden av begränsningen och uppnåendet av målen för den. Påföljdsalternativet betraktades inte som ändamålsenligt med tanke på trafiksäkerheten och trafikövervakningen.

Målgruppen för kännetecknet för minderåriga förare

Målgruppen för skylten för nyblivna förare, som behandlades i bedömningspromemoria (*bedömningspromemoria om ändringar i körkortslagen – trafiksäkerheten bland unga*) har bedömts under beredningen av utkastet till proposition. Sedan målgruppen preciserats under beredningen av utkastet till proposition ändrades benämningen till kännetecknet för minderåriga förare.

Som ett alternativ till den skyldighet att använda kännetecknet som gäller endast 17-åriga förare av fordon som förutsätter kör rätt för kategori B bedömdes man om det skulle förutsättas att alla nyblivna förare som avlagt körkort för kategori B ska använda kännetecknet i ett år efter det att de beviljats kör rätt. Dessutom bedömdes 17—19-åriga förare som en potentiell målgrupp. Nyblivna förare löper förhöjd olycksrisk under de två första åren efter det att de beviljats kör rätt. Ung ålder ökar risken för att föraren ska bli inblandad i en olycka. Ministeriet bedömde att nyttan av användningen av kännetecknet är störst för de allra yngsta förarna.

Strävan har varit att begränsa skyldigheten att använda kännetecknet till vad som är nödvändigt och det förutsätts att endast sådana förare ska använda det som omfattas av den begränsade kör rätt som föreslås i 5 § 6 mom. Med tanke på efterlevnaden av begränsningen skulle nyttan av kännetecknet vara klart mindre för polisen, om det skulle förutsättas att fordonet ska vara försett med kännetecknet till exempel ett eller två år efter det att kör rätt beviljats.

Alternativt sätt att genomföra kännetecknet för minderåriga förare

När det gäller kännetecknet för minderåriga förare, som föreslås i 51 a § i utkastet till proposition, bedömdes en alternativ handlingsväg under beredningen. Som ett alternativ till ett konkret kännetecken bedömdes man under beredningen om det eller de fordon som körs av en nybliven förare skulle antecknas i Transport- och kommunikationsverkets datasystem för fordonstrafiken. Med hjälp av den information som finns i systemet skulle polisen kunna rikta övervakningen till dessa fordon vid sidan av annan trafikövervakning.

En minderårig förare som just fått körkort för kategori B har sällan genast tillgång till egen bil, utan han eller hon kan till en början färdas med till exempel en familjemedlems eller släktings bil. Den bil som körs av en nybliven förare kan således variera och användas av flera personer.

Antecknande av det eller de fordon som körs av en nybliven förare i datasystemet för fordonstrafiken skulle förutsätta att antalet fordon som används av föraren begränsas för en tid som motsvarar skyldigheten som anteckningen gäller, för att syftet med anteckningen ska nås. Om en nybliven förare använder en annan persons fordon, skulle den fordonsspecifika anteckningen synas i systemet också när fordonets ägare använder fordonet, vilket inte vore ändamålsenligt. Automatiskt införande av anteckningen i systemet skulle ha kostnadsverkningar för Transport- och kommunikationsverket. En positiv sak med en fordonsspecifik anteckning vore att anteckningen kan ses endast av myndigheterna och anteckningen har således ingen inverkan på andra väganvändares trafikbeteende.

De praktiska utmaningar som beskrivs ovan ansågs under beredningen vara större än nyttan med en anteckning i systemet. Det anses inte heller ändamålsenligt att göra en anteckning i körkortregistret. En anteckning i körkortregistret skulle inte underlätta polisens trafikövervakning och den bedöms inte ha något mervärde, eftersom kontrollen av en eventuell anteckning skulle i vilket fall som helst förutsätta att fordonet först stannas och att körkortet kontrolleras. Anteckningen skulle orsaka Transport- och kommunikationsverket engångskostnader på cirka 200 000 euro och dessutom fortlöpande kostnader för att avlägsna anteckningar från kunduppgifterna. Det skulle också uppstå kostnader för polisen, som skulle bli tvungen att göra ändringar i sina system, för att en anteckning i körkortregistret ska synas i samband med trafikövervakningen.

Begränsning eller gradering av unga förares körrätt

Ett begränsningsalternativ som behandlades i bedömningspromemorian var att förbjuda transport av alkohol. Bestämmelser om innehav av alkoholhaltiga ämnen finns i alkohollagen (1102/2017). Enligt lagen får en person som är yngre än 20 år inte inneha starka alkoholdrycker och en person som är yngre än 18 år får inte inneha svaga alkoholdrycker. Under beredningen av propositionen bedömde man att ett förbud mot att transportera alkohol skulle sannolikt inte medföra någon förändring jämfört med nuläget, eftersom lagstiftningen förbjuder personer under 18 år att inneha alkohol. Dessutom bedömde man att övervakningen av begränsningen skulle kunna medföra utmaningar för polisen och begränsningens effekt därigenom bli svag. I fråga om andra berusningsmedel skulle övervakningen sannolikt vara ännu mer krävande. Även berusade passagerare som åker med en ung och oerfaren förare försämrar trafiksäkerheten på många sätt. Det skulle vara svårt att genom lagstiftning ingripa i myndiga passagerares rätt att inneha alkoholdrycker och ovan beskrivna utmaning vad gäller övervakningen skulle också gälla en sådan begränsning. Alternativet har inte fått något betydande understöd under remissbehandlingen.

Som ett andra begränsningsalternativ har man bedömt en begränsning av körrätten på så sätt att möjligheterna att åka med en minderårig förare begränsas. Det har föreslagits att körrätten skulle begränsas till situationer där föraren har en myndig person, vårdnadshavare eller motsvarande som passagerare. Dessutom har det föreslagits att körrätten skulle begränsas så att den unga föraren inte får ha någon passagerare alls eller så att antalet passagerare begränsas och det exempelvis endast tillåts en passagerare, eller att antalet passagerare begränsas vid en viss tidpunkt.

Målet att minska på utsläppen från trafiken främjas inte av att man färdas ensam med personbil. Samtidigt måste det beaktas att 17-åringar ansöker om dispens för att kunna färdas självständigt exempelvis till arbete och studier. Att köra med en förälder skulle därmed inte svara på de ungas behov att färdas utan närmast motsvara övningskörning, som också är möjligt att genomföra med undervisningstillstånd. Det är inte önskvärt att begränsningen utgör ett hinder för att exempelvis färdas till fritidsintressen tillsammans med en annan minderårig. På grund av de långa

avstånden skulle kravet att färdas med en myndig person kunna medföra många slags praktiska utmaningar och försätta de unga i en sinsemellan ojämlig ställning exempelvis på grund av deras familjeförhållanden. Den myndiga person som åker med kan också inverka försämrande på trafiksäkerheten. Den ungas behov att färdas är större ju längre körsträcka exempelvis till arbetsplatsen är. Man kan förmoda att närvaron av en vuxen i motsvarande grad försvåras ju längre väg det är fråga om. På nyttan av att köra tillsammans med en myndig person inverkar den kör- och trafikbeteendekultur som personen förmedlar till den minderåriga föraren. Det gäller också att beakta att ovan beskrivna begränsning av körrätten kunde uppmuntra minderåriga förare att köra med andra fordon tills det blir tillåtet för dem att köra personbil utan sällskap av en myndig person, och begränsningen skulle kunna inverka negativt på trafiksäkerheten. Nyttan av alternativet har inte bedömts vara större än de utmaningar som hänför sig till det.

Beaktande av trafikbrottslig bakgrund vid beviljandet av körkort

För att främja trafiksäkerheten bland unga har man som ett alternativ bedömt beaktandet av trafikbrottslig bakgrund vid beviljandet av körkort. Unga förares körrättshistoria verkar ha ett starkt samband med hur säkert de klarar av att agera i trafiken. Risken att en ny förare gör sig skyldig till ett brott som leder till körförbud är enligt Transport- och kommunikationsverkets utredning större när det finns ett tidigare brott som lett till körförbud i bakgrunden. Förare som gjort sig skyldiga till ett tidigare brott som lett till körförbud har identifierats som riskgrupp, men samtidigt måste man komma ihåg att det är fråga om en mycket liten grupp förare. Enligt uppgift från Transport- och kommunikationsverket gör merparten av förarna sig inte skyldiga till ett nytt brott som leder till körförbud under det första året med körrätt, utan endast cirka 0,5 procent av åldersklassen begår flera brott som leder till körförbud. Att genom lagstiftning inrikta begränsningarna just på förare med riskbenäget beteende är svårt och en åtgärd som gäller hela åldersklassen vore sannolikt överdimensionerad i proportion till den fördel som därigenom uppnås.

En utredning av unga personers brottsliga bakgrund i samband med ansökan om körkortstillstånd är problematiskt, eftersom det förutsätter behandling av känsliga uppgifter. Dessutom är registerutdraget ett fysiskt dokument, var behandling som bilaga till ansökan om körkortstillstånd skulle utgöra ett hinder för behandlingen av ansökningar om körkortstillstånd i en e-tjänst. Problematiskt med tanke på förfarandet är därtill att det inte finns ett registerutdrag som planerats inkom för kontroll av trafikbrottslig bakgrund. EU:s dataskyddsförordning³⁵ ställer begränsningar för vilka uppgifter som en myndighet får samla in och behandla. Myndigheten får inte samla in och behandla andra än för avgörandet av ansökan nödvändiga uppgifter och straff- och bötesregisterutdragen skulle också innehålla sådan information som inte behövs vid behandlingen av ansökan om körkortstillstånd. Ansökningarna om körkortstillstånd behandlas av Transport- och kommunikationsverkets tjänsteleverantör Ajovarma Oy. Enligt uppgift från Transport- och kommunikationsverket har tjänsteleverantören, även om uppgifterna om trafikbrott finns i trafik- och transportregistret och inte skulle kräva separata straff- och bötesregisterutdrag, inte tillgång till trafikbrottsuppgifter, vilket hindrar att tillståndsansökningarna behandlas hos tjänsteleverantören.

I remissvaren på bedömningspromemorian föreslogs det att ansökan om körkort skulle utökas med en punkt där sökanden tillfrågas om tidigare körförbud. Som följd av ett positivt svar skulle tjänsteleverantören kunna begära ett utlåtande om saken av polisen och utifrån det bedöma när-

³⁵ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=celex%3A32016R0679>

mare om det är lämpligt att personen får körkort som minderårig. Förslaget har utvärderats under beredningen av propositionen. Egen anmälan om tidigare körförbud är förenad med praktiska utmaningar. Ansökan om körkortstillstånd kan göras upp till två år innan körkort erhålls, så i ansökningskedet vet man ännu inte om sökanden tänker skaffa körrätt för kategori B som 17- eller 18-åring. Å andra sidan är det möjligt att den som ansöker om tillstånd lämnar felaktig information för att få körkortstillstånd. Körkortstillståndet är i kraft tre år, så den som ansöker om tillstånd kan göra sig skyldig till ett brott som leder till körförbud mellan det att försäkran ges och examen avläggs. Ska grunden för körförbud utredas närmare leder det också till ett ökat antal förfrågningar mellan den av Transport- och kommunikationsverket konkurrensutsatta tjänsteleverantören och polisen.

Försäkran som gäller tidigare körförbud kunde också utgöra en förutsättning för att delta i förarexamen på så vis att tjänsteleverantören kontrollerar tidigare körförbud i samband med teoriprovet. Eftersom ett avlagt teoriprov är i kraft ett år, kan en person som deltagit i examen göra sig skyldig till ett brott som leder till körförbud efter att teoriprovet avlagts. Tjänsteleverantören ser inte de brott som ligger bakom körförbudet i systemet, så körförbud borde utgöra ett kategoriskt hinder mot att avlägga examen. Man måste emellertid beakta att bakom körförbudet kan ligga till exempel en hälsomässig orsak. Om en examinand förvägras att delta i provet på platsen, avläggs inte ett betalt teori- eller körprov. Efter detta borde saken överföras till Transport- och kommunikationsverket för bedömning, eftersom bedömningen av inverkan av körförbud är en sak som kräver prövning, och beträffande vilken tjänsteleverantören inte har befogenhet att fatta beslut. Förslaget skulle således öka Transport- och kommunikationsverkets administrativa börda.

Om tidigare trafikbrott skulle utgöra ett hinder för körkort för kategori B före uppnådd minimi-ålder (18 år), kunde detta vara problematiskt med avseende på jämlikheten, som tryggas i 6 § i grundlagen, eftersom trafikbrottslig bakgrund inte skulle beaktas i fråga om 18-åringar och äldre som ansöker om körkort för kategori B. Enligt justitieministeriets preliminära rättsliga bedömning skulle beaktandet av trafikbrottslig bakgrund med den nuvarande tjänsteleverantörsmodellen också förutsätta avvägning med avseende på dataskyddsförordningen och dataskyddslagen samt 124 § i grundlagen.

Under beredningen av regeringens proposition gjordes bedömningen att nästan motsvarande effekt som med att beakta den trafikeringsrättsliga bakgrunden vid beviljandet av körkort kunde uppnås med den föreslagna utvidgningen av körförbudsutbildningen till kategorierna AM och T.

Ändring av längden på körförbudet

I bedömningspromemorian behandlades också en förlängning av körförbudet. Körförbud är en påföljd som riktar sig mot körrätten och genom vilken man försöker hindra att en förare deltar i trafiken när han eller hon anses sakna förutsättningar att göra det.

Körförbuden överfördes från domstolen till polisen 2019 (se lag 96/2018 och RP 103/2017 rd). Vid beredningen av lagändringen framförde olika aktörer att körförbudssystemet är förenat med mer omfattande ändringsbehov. Lagstiftningen om körförbud och körförbudsproceduren behöver således granskas mer omfattande som en helhet i stället för att göra enskilda ändringar i lagstiftningen exempelvis genom att justera körförbudets längd. En ändring av lagstiftningen om körförbud och nuvarande förfaranden förutsätter förvaltningsövergripande samarbete. Polisstyrelsen har inlett ett projekt för att utveckla det elektroniska ärendehanteringssystemet för körrättsärenden och det nya Ajo-systemet införs tidigast 2023. Också införandet av polisens elektroniska ärendehanteringssystem kan förutsätta ändringar i lagstiftningen.

Utifrån remissvaren på bedömningspromemorian bedömde man under beredningen av regeringens proposition att det vore skäl att granska lagstiftningen om körförbud och körförbudsförfarandet som en helhet, i ett annat sammanhang än detta projekt.

Bedömning av ungas körhälsa och mognad

Läkarutlåtande om uppfyllande av kraven på körhälsa skulle ha kunnat utsträckas till att kategoriskt omfatta även unga personer som ansöker om körkort. I remissvaren på bedömningspromemorian ansågs emellertid att obligatorisk läkarundersökning är ett överdimensionerat förfarande och skulle belasta hälso- och sjukvårdsresurserna alltför mycket. I remissvaren påpekades också att unga personer omfattas på ett relativt heltäckande sätt av hälsoundersökningar och deras uppväxt och utveckling följs intensivt. Sjukdomar, men och skador som inverkar på körhälsan konstateras ofta redan innan det blir aktuellt att skaffa körkort.

I bedömningspromemorian behandlades bedömning av mognaden hos en ung person som ansöker om körkort som villkor för beviljande av körkort. I remissvaren ansågs att bedömning av mognaden är ett tungt förfarande som förutsätter omfattande, eventuellt multiprofessionella bedömningar. Unga föräres beteende som äventyrar trafiksäkerheten kan ha att göra med att hjärnan inte är helt utvecklad. Bristfällig mognad är ändå inte en sjukdom, ett men eller en kroppsskada enligt körkortslagen som skulle utgöra hinder mot beviljande av körkort.

Transport- och kommunikationsverkets Anvisningar om bedömning av körhälsa för hälso- och sjukvårdspersonal är avsedd att stödja även bedömningen av unga föräres körhälsa. Genom att utveckla anvisningarna och informera hälso- och sjukvårdspersonalen kunde man stödja bedömningarna av körhälsa och sträva efter att också unga förare uppfyller hälsokraven och kan måna om sin körhälsa oberoende av vid vilken ålder de skaffar körkort. Det föreslås inga ändringar i det gällande förfarandet, där en ung person som ansöker om sitt första körkort i grupp I avger en egen anmälan om sitt hälsotillstånd (s.k. sökandens försäkran i samband med det första körkortet). Information till de unga och deras vårdnadshavare om omständigheter som inverkar på körhälsan kunde öka förståelsen för de omständigheter som inverkar på körhälsan och på så vis främja funktionsdugligheten hos det nuvarande förfarandet med egen anmälan. Det föreslås att anvisningarna om bedömning av körhälsa för hälso- och sjukvårdspersonal utvecklas så att de bättre än förr stödjer bedömningen av hälsotillståndet hos unga som ansöker om det första körkortet.

Alternativa lösningar i fråga om dispensförfarandet

Man hade också kunnat föreslå att dispensförfarandet ska slopas så att det inte alls skulle vara möjligt att avlägga körkort för kategori B innan minimiåldern (18 år) uppnås. Alternativet skulle sannolikt inverka positivt på trafiksäkerheten bland unga och trafiksäkerheten överlag, men ändringen kunde vara orimlig särskilt i de situationer där behovet av körkort hänför sig till exempelvis erhållandet av utbildning eller en förutsedd förändring i familjen. Slopade dispensförfarande skulle ta bort 17-åriga personbilsförare från trafiken, men kunde öka körandet med andra fordon. Om dispensförfarandet skulle slopas på ovan beskrivet sätt skulle 17-åringars möjlighet att färdas med personbil begränsas jämfört med nuläget och i vissa områden kunde det således försvåra till exempel ungas studier eller arbete. Med beaktande av omständigheter som beskrivs ovan och det faktum att riskbenäget trafikbeteende har iakttagits hos en liten del av alla 17-åriga förare ansågs alternativet inte vara ändamålsenligt.

I stället för att slopa dispensförfarandet kunde det här föreslagits att dispensförfarandet ska ändras eller att villkoren för att bevilja dispens ska skärpas. En ändring av dispensförfarandet eller

en skärpning av villkoren skulle ändå inte nödvändigtvis ha någon betydande inverkan på nuläget. Det går inte att på ett tillförlitligt sätt bedöma hur antalet ansökningar om dispens skulle utvecklas i de nämnda situationerna, men det är sannolikt att antalet ansökningar inte skulle minska kännbart jämfört med nuläget, eftersom en ändring av förfarandet eller en skärpning av villkoren för dispens inte förändrar de ungas behov av att färdas självständigt, som är den bakomliggande orsaken till dispens. Ett bibehållet dispensförfarande utvidgar inte 17-åriga ungas möjligheter att färdas självständigt. Ett bibehållet dispensförfarande skulle också innebära att Transport- och kommunikationsverkets administrativa börda förblir oförändrad eller kan öka.

5.2 Lagstiftning och andra handlingsmodeller i utlandet

I en del EU-länder har man möjliggjort villkorad eller begränsad körkort för kategori B för minderåriga. I dessa länder avläggs körkort för kategori B i regel stegvis eller så är körkorten annars begränsad eller så förutsätts det att en person av en viss ålder finns tillsammans med den minderåriga föraren i fordonet. I en del av de länder som har gjort det möjligt för minderåriga att få körkort för kategori B tillämpas ett dispensförfarande som liknar det finländska eller något annat så att det är förenat med begränsningar, villkor eller till exempel en prøvotid.

I Sverige kan man få körkort för kategori B som 17-åring. Det är möjligt att skaffa körkort med dispens på grund av bristfälliga kollektivtrafikförbindelser, sjukdom, funktionsnedsättning eller någon annan motsvarande orsak, som inte betraktas som ett medicinskt hinder för erhållande av körkort. Dispens kan beviljas endast om beviljandet av dispens inte äventyrar trafiksäkerheten.³⁶ På körkort som beviljats efter godkänt körprov tillämpas en tvåårig prøvotid.³⁷ Om föraren under denna prøvotid gör sig skyldig till en förseelse som leder till att körkortet återkallas, måste föraren avlägga nytt körprov.

I Tyskland kan unga förare få körkort för kategori B som 17-åringar, om de deltar i så kallad handledd körning (Begleitetes Fahren ab 17, dvs. BF17). I BF17-modellen har en ung förare körkort, om en utsedd person sitter på med honom eller henne när fordonet framförs.³⁸ Flera fysiska personer kan vara utsedd person förutsatt att de uppfyller vissa krav, såsom 30 års ålder.³⁹ När föraren har fyllt 18 år krävs inte längre någon utsedd person. Körutbildningen och körprovet är desamma i både BF17-modellen och för dem som deltar i körundervisningen som 18-åringar. Likaså gäller uppföljningstiden på två år alla som fått sitt första körkort, liksom kravet på en promillegräns på 0,00% för dem som omfattas av uppföljningstiden eller som är under 21 år. Till följd av en trafikförseelse under uppföljningstiden kan uppföljningstiden förlängas till fyra år, föraren kan åläggas att delta i ytterligare utbildningar eller så kan körkorten återkallas helt beroende på antalet förseelser och förseelsernas art.

I Danmark har man sedan 2017 haft ett pilotsystem som liknar BF17, som används i Tyskland. Inom pilotsystemet kan den som fyllt 17 år få körkort förutsatt att han eller hon kör tillsammans med en utsedd person.⁴⁰ Av den utsedda personen krävs 30 års ålder och danskt körkort som

³⁶ körkortsförordning (1998:980), 8 kap. 9 § 2 och 3 mom.

³⁷ Körkortslag (199:488), 18 §.

³⁸ <https://www.bf17.de/en/> ja <https://www.cieca.eu/news/623>

³⁹ Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr

Fahrerlaubnis-Verordnung 2019 <https://www.landesrecht-bw.de/jportal/?quelle=jlink&query=FeV+%C2%A7+48a&psml=bsbawueprod.psml&max=true>

⁴⁰ <https://www.fstyr.dk/da/Regler-om-koerekort/Ansoegning-om-koerekort#koerekort-til-17-aarige>

varit i kraft 10 år.⁴¹ Efter att ha fått körkort enligt pilotsystemet sätts 17-åringen på en tre års prøvotid under vilken han eller hon kan förlora sitt körkort på grund av trafikförseelser och åläggas att delta i ytterligare utbildning för att få tillbaka körrätten.⁴²

I Estland kan 16—17-åriga unga få begränsad körrätt för personbil. Den som innehar begränsad körrätt får köra personbil när hans eller hennes vårdnadshavare eller en av vårdnadshavaren befullmäktigad person sitter bredvid. Vårdnadshavaren eller den befullmäktigade personen ska ha haft körkort för kategori B minst två år. Vårdnadshavaren eller den befullmäktigade personen får inte heller vara berusad och alkoholhalten i hans eller hennes blod får inte överskrida den gräns som lagen tillåter.⁴³ Den som kör för sitt första körkort för kategori B beviljas ett temporärt körkort för två år, och under den tiden ska han eller hon ha en skylt för nyblivna förare på ett synligt ställe fram och bak på bilen.⁴⁴ Också innehavare av begränsad körrätt ska ha en skylt för nyblivna förare synlig. Förutom att ha en synlig skylt ska nyblivna förare iaktta en hastighetsbegränsning på 90 km/h. Föraren kan utan ytterligare åtgärder ansöka om permanent körkort när han eller hon har fullgjort det sista steget i körundervisningen och inte har begått några trafikförseelser under de senaste 12 månaderna.⁴⁵ Om föraren har giltiga straff för trafikförseelser ska han eller hon avlägga ett teoriprov innan han eller hon ansöker om permanent körkort. Man kan ansöka om permanent körkort tidigast 23 månader efter det att man fått temporärt körkort.

I Österrike kan den som är 15,5 år delta i körundervisning för unga som kallas L17.⁴⁶ Under övning ska föraren ha en skylt med bokstaven L i vitt på blå botten samt texten övningskörning i svart på vit botten fram och bak på fordonet.⁴⁷ Vid L17-utbildning ska övervakaren sitta bredvid föraren. Som villkor för att få vara övervakare har det föreskrivits att denna ska ha haft körkort i minst sju år, ha tre års körerfarenhet och en nära relation till eleven.⁴⁸ Under L17-utbildningen ska föraren avlägga en grundutbildningsperiod i bilskola, varefter han eller hon ska köra minst 3000 kilometer tillsammans med övervakaren. När föraren har fyllt 17 år, kan han eller hon beviljas körkort som berättigar till självständig körning under en prøvotid som pågår tills han eller hon fyller 21 år, med avvikelse från den allmänna prøvotiden på tre år från det att körkortet beviljats.⁴⁹ Om en förare som genomgått L17-utbildning bryter mot vägtrafikbestämmelser under prøvotiden, kan han eller hon åläggas att delta i ytterligare utbildning och prøvotiden förlängas med ett år. Under prøvotiden gäller sänkt promillegräns för föraren.⁵⁰

⁴¹Bekendtgørelse om forsøgsordning med udstedelse af kørekort til 17-årige 8 § <https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2016/1594>

⁴² <https://www.sikkertrafik.dk/raad-og-viden/i-bil/gode-raad-til-nye-bilister>

⁴³ Transpordiamet, Categories and conditions of right to drive <https://transpordiamet.ee/en/categories-and-conditions-right-drive#limited-right-to-dri>

⁴⁴ <https://transpordiamet.ee/en/driving-licence-limited-right-drive>

⁴⁵ <https://transpordiamet.ee/en/categories-and-conditions-right-drive#driving-licence>

⁴⁶ https://www.oesterreich.gv.at/themen/dokumente_und_recht/fuehrerschein/1/2/Seite.0401101.html

⁴⁷ https://www.oesterreich.gv.at/themen/dokumente_und_recht/fuehrerschein/1/6/Seite.040402.html

⁴⁸ https://www.oesterreich.gv.at/themen/dokumente_und_recht/fuehrerschein/1/2/Seite.040113.html#Voraussetzungen

⁴⁹ Driving License Act 19 § <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10012723>

⁵⁰ https://www.oesterreich.gv.at/themen/dokumente_und_recht/fuehrerschein/7/Seite.042000.html ja Driving License Act 4 § <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10012723>

I Holland kan den som är 17 år köra ett fordon i sällskap av en annan person enligt den så kallade 2todrive-modellen (handledd körning).⁵¹ Av den medföljande personen krävs minst 27 års ålder och holländskt körkort som varit i kraft minst fem år.⁵² När en person avlagt det första körkortet beviljas han eller hon nybörjarkörkort, som är i kraft fem år.⁵³ Under dessa fem år samlas poäng för trafikförseelser, vilka kan leda till förlust av körkortet, om föraren döms för förseelser två gånger under nybörjarkörkortets giltighetstid. Om föraren förlorar körkortet testas hans eller hennes körskicklighet på nytt, och om förarens körskicklighet anses vara otillräcklig kan han eller hon förlora sin körrätt slutgiltigt.⁵⁴

I Frankrike kan den som är 15 år delta i så kallad tidig inläring i att köra (ACC, L'apprentissage anticipé de la conduite), varefter det praktiska körkortsprovet kan avläggas som 17-åring. ACC-utbildningen omfattar grundutbildning i bilskola, varefter eleven kan påbörja körundervisning tillsammans med en utsedd person. Föraren ska köra med den utsedda personen som passagerare i minst ett år och köra minst 3000 kilometer dag- och nattetid. Det kan finnas flera utsedda personer och förutsättningen är att den utsedda personen har haft körkort oavbrutet i minst fem år.⁵⁵ När en förare som har genomgått ACC-utbildningen fyller 18 år, kan han eller hon beviljas självständig körrätt under en prøvotid på två år, med avvikelse från den allmänna prøvotiden på tre år från det att körkortet beviljades. Under prøvotiden ska föraren iaktta lägre hastighetsbegränsningar och en lägre promillegräns och på fordonet ha en vit rund skylt med bokstaven A i rött. Föraren ska dessutom under prøvotiden samla poäng genom att inte göra sig skyldig till trafikförseelser eller trafikbrott. Om föraren förlorar poäng kan det krävas att han eller hon ska genomgå en vägsäkerhetskurs eller så kan hans eller hennes körrätt återkallas för en viss tid.⁵⁶

6 Remissvar

7 Specialmotivering

Körkortslagen

5 §. Ålderskrav. Det föreslås att *1 mom. 8 punkten* ändras så att den börjar motsvara åldersgränserna i Europaparlamentets och rådets om direktiv 2003/59/EG om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport och Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG om körkort. Genom ändringen sänks minimiåldern för kategorierna D1 och D1E till 18 år, om personen har avlagt yrkesinriktad grundexamen som förbereder för uppgifter som bussförare och har annan grundläggande yrkeskompetens för bussförare än sådan som förvärvats genom en utbildning i snabbare tempo. Sänkt åldersgräns tillämpas redan inom kategori D och innehållet i punkten ändras så att det börjar motsvara 5 § 9 punkten underpunkt b.

⁵¹ <https://2todrive.nl/veelgestelde-vragen/populair/#481403324>

⁵² <https://2todrive.nl/veelgestelde-vragen/populair/#1977068200>

⁵³ <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/rijbewijs/vraag-en-antwoord/wat-is-het-beginnersrijbewijs>

⁵⁴ <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/rijbewijs/vraag-en-antwoord/welke-straftbare-feiten-tellen-mee-voor-het-beginnersrijbewijs>

⁵⁵ <https://www.securite-routiere.gouv.fr/passer-son-permis-de-conduire/conduite-accompagnee/ap-prentissage-anticipe-de-la-conduite>

⁵⁶ <https://www.securite-routiere.gouv.fr/passer-son-permis-de-conduire/permis-probatoire/definition-du-permis-probatoire>

Innehållet i 6 mom. ändras helt och hållet. Enligt det ändrade 6 mom. är med avvikelse från 1 mom. 5 punkten minimiåldern för körkort 17 år, om vårdnadshavaren till den som avlägger körkort har gett samtycke enligt 9 § 2 mom. till avläggande av körkort. Då är körrätten begränsad. För den som innehar begränsad körrätt begränsas körningen genom att körning lördagar och söndagar klockan 00—05 förbjuds. Begränsningen riktas till körning med personbil och andra fordon som förutsätter körrätt för kategori B. Begränsningen ska således inte gälla körning med till exempel moped. Begränsningen av körningen hänför sig endast till veckoslutsnätterna, då risken för att unga förare ska hamna i olyckor och göra sig skyldiga till brott som leder till körförbud är förhöjd. Begränsningen försvinner när körkortsinnehavaren uppnår den i 1 mom. 5 punkten föreskrivna minimiåldern för erhållande av körkort för kategori B, dvs. 18 år. Begränsningen behöver inte antecknas som specialvillkor i körkortet.

Körning med personbil eller något annat fordon som förutsätter körrätt för kategori B lördagar och söndagar klockan 00—05 och därmed brott mot den begränsning som föreskrivs i 5 § 6 mom. ska betraktas som förande av fortskaffningsmedel utan behörighet. Eftersom det i momentet föreskrivs om ett undantag från omfattningen av körrätten för kategori B, ska körning under den tid då begränsningen gäller betraktas som överskridande av körrätten. Bestämmelser om förande av fortskaffningsmedel utan behörighet ingår i 23 kap. 10 § i strafflagen. Enligt vad som föreskrivs i paragrafens 1 mom. ska den som för ett fordon utan behörighet dömas till böter eller fängelse i högst sex månader. I 64 § 2 mom. 4 punkten i körkortslagen föreskrivs att polisen ska meddela en körrättsinnehavare körförbud om han eller hon har gjort sig skyldig till förande av fortskaffningsmedel utan behörighet enligt 23 kap. 10 § i strafflagen. Enligt lagens 70 § 1 mom. 3 punkten kan temporärt körförbud meddelas om det är sannolikt att det finns förutsättningar för att meddela körförbud med stöd av 64 § 2 mom. 3—5 punkten. Som påföljd för körning i strid med begränsningen ska förarens med stöd av den beskrivna regleringen i regel dömas till böter vid bötesförfarande och meddelas körförbud, om inte brottsmålet behandlas i domstol enligt ordningen för behandling av brottsmål. Bestämmelser om föreläggande av böter ingår i lagen om föreläggande av böter och ordningsbot (754/2010).

Den begränsade körrätten undanröjer behovet att föreskriva särskilt om åldersgränsen för körrätt för kategori B för dem som genomgår yrkesinriktad förarutbildning. I fortsättningen ska det vara möjligt också för dem som studerar inom yrkesinriktad förarutbildning att avlägga körrätt för kategori B tillsammans med åldersgruppen 17-åringar utan särskilda undantag. Möjligheten att avlägga körrätt för kategori BE som 17-åring upphör i och med att momentet ändras. Efter lagreformen 2018 har möjligheten att avlägga körrätt för kategori B som 17-åring utnyttjats av endast tio personer, så det är inte fråga om någon betydande försämring.

6 §. Körrätt. Till 2 mom. fogas en *ny 5 punkt*. I punkten föreskrivs det att körrätt saknas om körrättsinnehavaren inte iakttar den begränsning som avss i 5 § 6 mom. Tillägget förtydligar lagstiftningen.

7 §. Körrättens omfattning. Det föreslås att 2 mom. preciseras genom att körrätt för kategori D tillfogas som villkor för erhållande av körrätt för kategori DE och körrätt för kategori D1 som villkor för erhållande av körrätt för kategori DIE. I och med tillägget för kategori CE omfatta körrätt för kategori DE eller DIE, om körrättsinnehavaren har körrätt för kategori D eller D1. Tillägget korrigerar momentets formulering så att det mera exakt börjar motsvara körkortsdirektivet och klargör tolkningen av lagen. Enligt artikel 6.2 b i körkortsdirektivet gäller körkort för kategori CE även för fordonskombinationer i kategori DE, om innehavaren har behörighet att föra fordon i kategori D. Ändringen klargör tolkningen av lagstiftningen.

9 §. Att ansöka om körkortstillstånd. Paragrafens 2 mom. ändras. I momentet föreskrivs det att körkortstillstånd för kategori B kan beviljas tidigast när den sökande fyller 16 år. Ändringen

förtydligar lagstiftningen. Dessutom ändras hänvisningen till 5 § 5 mom. i körkortslagen till en hänvisning till 5 § 6 mom.

10 §. Bilagor till ansökan. Hänvisningen i 1 mom. 1 punkten till ett utlåtande av en specialistläkare ändras till en hänvisning till ett läkarutlåtande som hör till ett medicinskt specialområde.

Hänvisningen i *det inledande stycket* i 2 mom. till läkarutlåtande eller utlåtande av en specialistläkare ändras till formen läkarutlåtande eller läkarutlåtande som hör till ett medicinskt specialområde. Läkarutlåtande som hör till ett medicinskt specialområde motsvarar den benämning på utlåtandet som läkarkåren använder. Utlåtandet ges så att det gäller ett visst medicinskt specialområde och en sjukdom eller ett hälsoproblem inom det, men utlåtandet kan också upprättas av en läkare som specialiserar sig eller i vissa fall av till exempel en allmänläkare eller företagshälsovårdsläkare.

Den föråldrade hänvisningen i 4 mom. till 8 c § 1 mom. ändras till en hänvisning till 9 § 3 mom.

16 §. Villkor och begränsningar i körkort. Hänvisningen i 1 mom. till 97 § i körkortslagen stryks, eftersom det föreslås att 97 § upphävs. Hänvisningen i 1 mom. 3 punkten till läkarutlåtande eller utlåtande av en specialistläkare ändras till formen läkarutlåtande eller läkarutlåtande som hör till ett medicinskt specialområde. Läkarutlåtande som hör till ett medicinskt specialområde motsvarar den benämning på utlåtandet som läkarkåren använder. Utlåtandet ges så att det gäller ett visst medicinskt specialområde och en sjukdom eller ett hälsoproblem inom det, men utlåtandet kan också upprättas av en läkare som specialiserar sig eller i vissa fall av till exempel en allmänläkare eller företagshälsovårdsläkare.

Hänvisningen i 3 mom. till 97 § i körkortslagen stryks, eftersom det föreslås att 97 § upphävs. Till momentet fogas en hänvisning till 5 § 6 mom. I och med hänvisningen behöver det inte göras någon anteckning i körkortet om begränsad körrätt för kategori B.

20 §. Kontroll av förarens hälsotillstånd och prestationsförmåga. Hänvisningen i 1 mom. till läkarutlåtande eller utlåtande av en specialistläkare ändras till formen läkarutlåtande eller läkarutlåtande som hör till ett medicinskt specialområde. Läkarutlåtande som hör till ett medicinskt specialområde motsvarar den benämning på utlåtandet som läkarkåren använder. Utlåtandet ges så att det gäller ett visst medicinskt specialområde och en sjukdom eller ett hälsoproblem inom det, men utlåtandet kan också upprättas av en läkare som specialiserar sig eller i vissa fall av till exempel en allmänläkare eller företagshälsovårdsläkare.

26 §. Utlämnande av körkort. Det föreslås att bemyndigandet att utfärda förordning i 1 mom. ändras. Enligt momentet får genom förordning av statsrådet utfärdas närmare bestämmelser om bland annat återlämnande av sökandens gamla körkort till myndigheten. I stället för återlämnande av körkortet föreslås ett nytt förfarande, där den som ansöker om körkort tillsammans med det nya körkortet sänds anvisningar om förstörande av det gamla körkortet. I och med förfarandet behöver sökanden inte längre posta sitt gamla körkort till myndigheten. I och med det nya förfarandet ändras den gällande formuleringen av bemyndigandet att utfärda förordning så att närmare bestämmelser om bland annat förstörande av sökandens gamla körkort får utfärdas genom förordning av statsrådet. Motsvarande förfarande används i fråga om pass och identitetsbevis som beviljas av polisen.

32 § Skyldighet att medföra och visa upp körkort och andra tillstånd eller intyg. Paragrafens 1 mom. ändras genom att den föråldrade hänvisningen till 97 § i vägtrafiklagen slopas. I fortsätt-

ningen ska körkort och andra tillstånd eller intyg fortfarande på anmodan visas upp för en polisman eller för en tullman eller gränsbevakningsman som fullgör tjänsteåligganden som hänför sig till trafikövervakning.

35 §. Utbildningskrav för körkort i grupp 1. Till den så kallade utbildningen i upptäckande av risker som regleras i 2 mom. fogas ett nytt krav. Utbildningen ska i fortsättningen innefatta undervisning i särdragen hos och de risker som hänför sig till trafiksituationer med anknytning till förarens riskbeteende. Avsikten med att utöka utbildningskraven är att utveckla utbildningens innehåll för att möjliggöra djupare personlig inläring än för närvarande. Genom ändringen ges den som avlägger körkort större möjlighet att dryfta potentiella risksituationer redan innan körkortet erhålls. Det närmare innehållet i utbildningen fastställs med stöd av bemyndigandet i 6 mom. genom Transport- och kommunikationsverkets föreskrift, vars innehåll utvidgas så att det börjar motsvara innehållet i det ändrade 2 mom.

Dessutom ändras 2 mom. så att det förutsätts att körundervisningen i halt väglag i princip ska ordnas på övningsbana. Om närmaste övningsbana finns på över 80 kilometers avstånd från den kommuns eller stads centrum där den som avlägger körkort i regel får körundervisning för utbildningen i upptäckande av risker, får körundervisningen i halt väglag ordnas med simulator. Avståndet mäts längs vägen och för att uppskatta körsträckan kan användas till exempel ruttguide eller applikationen Google Maps.

På grund av de ändringar som föreslås i utbildningskraven och formen för genomförande av körundervisningen i halt väglag förlängs den utbildning i upptäckande av risker som föreskrivs i 2 mom. med två timmar. I fortsättningen omfattar utbildningen alltså tio timmar. Utbildningen ska innefatta teoriundervisning och körundervisning, som delvis kan ges med simulator.

35 a §. Övningsbanor. Till lagens 4 kap. fogas en ny 35 a §, där det föreskrivs om övningsbanor. I 1 mom. föreskrivs det att en övningsbana ska vara så konstruerad, dimensionerad och utrustad och i sådant skick att den lämpar sig för övning i körning i halt väglag. Övningsbanan kan vara i användning året runt eller bara en del av året, om förhållandena inte tillåter att banan används året runt. Detta gör det möjligt att till exempel använda isbanor som övningsbana vintertid, om de krav som annars ställs på övningsbanor uppfylls. I momentet förutsätts det att banan har den utrustning som övningen och säkerheten förutsätter samt behövlig utrustning. Banans utrustning ska möjliggöra säker övningskörning och utförande av de uppgifter som anges i Transport- och kommunikationsverkets föreskrift på banan. Obehörig trafik på banområdet under övningen ska förhindras på ett klart märkbart sätt.

Enligt 2 mom. godkänner Transport- och kommunikationsverket övningsbanor som används i förarutbildning. Till ansökan om godkännande som övningsbana ska fogas uppgifter om banan samt om dess dimensionering, anordningar och utrustning. Godkännande som övningsbana ska sökas av alla aktörer som vill verka som övningsbana i fortsättningen. Ett tidigare beviljat godkännande som övningsbana kan inte utnyttjas. Ansökan om godkännande som övningsbana är avgiftsfri. Dessutom föreskrivs det i momentet att ansökan om godkännande som övningsbana förfaller, om den av en orsak som beror på sökanden inte har kunnat behandlas inom ett år efter det att ansökan anlände.

I 3 mom. föreskrivs det att godkännande som övningsbana gäller tills vidare. Godkännandet kan återkallas, om banan inte längre uppfyller villkoren för godkännandet och bristerna och försummelserna är allvarliga eller väsentliga och anmärkningar eller varningar som getts banhållaren inte har lett till att bristerna rättats till.

I 4 mom. föreskrivs det om bemyndigande att meddela föreskrifter för Transport- och kommunikationsverket. I momentet föreskrivs det att Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om förfarandet för ansökan om godkännande som övningsbana samt om övningsbanors dimensionering, konstruktion, utrustning och anordningar. Där viktigt att fastställa övningsbanornas mera tekniska egenskaper på föreskriftsnivå, för att egenskaperna vid behov ska kunna uppdateras snabbt.

35 b §. Tillsynsavgift för övningsbanor. Till lagens 4 kap. fogas en ny 35 b §, där det föreskrivs om tillsynsavgift för övningsbanor. I paragrafen föreskrivs det om den tillsynsavgift för övningsbanor som tas ut varje kalenderår från och med det år då övningsbanan godkänns. Avgiften tas ut för att täcka kostnaderna för tillsynen över övningsbanorna och andra myndighetsuppgifter. Bestämmelser om avgiftens storlek ingår i kommunikationsministeriets förordning om Transport- och kommunikationsverkets avgiftsbelagda prestationer som gäller transport (1452/2019). Enligt planen ska avgiften vara 100 euro. När det gäller tillsynsavgiften går det inte att göra någon skillnad mellan vilken slags övningsbana det är fråga om. Om det till exempel i slutet av säsongen till följd av väderförhållandena är osäkert huruvida isbanan kommer att öppnas följande år, kan ett gällande godkännande återtas. Man kan ansöka om avgiftsfritt godkännande på nytt när man åter vill ta banan i bruk. I paragrafen föreskrivs det att tillsynsavgiften är direkt utsökningsbar och på indrivningen av den tillämpas lagen om verkställighet av skatter och avgifter.

35 c §. Tillsyn över övningsbanor. Till lagens 4 kap. fogas en ny 35 c §, där det föreskrivs om tillsyn över övningsbanor. I paragrafens 1 mom. föreskrivs det att Transport- och kommunikationsverket svarar för tillsynen över övningsbanor. Transport- och kommunikationsverket kan ordna de uppgifter som hänför sig till tillsynen eller skaffa behövliga tjänster av privata eller offentliga serviceproducenter.

I 2 mom. föreskrivs det att vid tillsynen kan verket anlita en expert som är insatt i förarutbildningssystemet och examenssystemet och kraven på dem. I denna uppgift omfattas experten av bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar.

I 3 mom. föreskrivs det om skyldighet för övningsbanor att trots sekretessbestämmelserna visa upp de handlingar som behövs för tillsynen, tillåta granskning av de uppgifter som hänför sig till banans verksamhet och lämna övriga uppgifter som behövs för tillsynen. I momentet föreskrivs det att banans verksamhet ska ordnas så att övervakarna har tillträde till alla lokaler och fordon som används i verksamheten för att kunna genomföra tillsynen.

37 §. Utbildning i anslutning till körförbud för nya förare samt återlämnande av körkort efter körförbud. Paragrafens 1 mom. ändras genom att utvidga kravet på genomgången utbildning i anslutning till meddelande av körförbud för nyblivna förare (körförbudsutbildning) från innehavare av körkort för kategorierna B och A, A1 och A2 till innehavare av körkort för kategorierna AM/120, AM/121 och T. I och med utvidgningen av kravet blir genomgången körförbudsutbildning ett villkor för återfående av körkortet efter att körförbudet upphört också i situationer där föraren har meddelats körförbud för trafikbrott eller upprepade trafikförseelser under de följande två åren efter erhållandet av den första körrätten för två- eller trehjulig moped, lätt fyrhjulig eller traktor. Den tvååriga uppföljningstiden börjar alltid från den dag då den i paragrafen nämnda körrätten börjar och gäller separat för varje körkortskategori som nämns i paragrafen. Utbildning i anslutning till körförbud för nyblivna förare har konstaterats utgöra en effektiv metod att påverka ungas riskbeteende i trafiken.

Till 1 mom. fogas också skyldighet att avlägga körförbudsutbildning för den som har temporärt körförbud som polisen meddelat. Det är ändamålsenligt att bestämma att den som har temporärt

körförbud som polisen meddelat ska avlägga körförbudsutbildning i de fall där körförbudets benämning inte ändras. Det handlar om ett sådant fall till exempel när föraren har meddelats temporärt körförbud, men det anses att körförbudet avtjänats under det temporära körförbudet eller förarens körrätt återställs som villkorlig. Då åläggs förarna enhetliga skyldigheter att genomgå körförbudsutbildning på grund av samma förseelse, och körförbudets form inverkar inte på huruvida körförbudsutbildning kan krävas.

Det föreslås att *2 mom.* preciseras så att genomgången utbildning förutsätts efter varje körförbud och att det inte ska vara möjligt att utnyttja tidigare genomgången körförbudsutbildning för att återfå körkortet. Dessutom preciseras det i momentet att det intyg som erhålls över genomgången körförbudsutbildning ska vara specifikt för respektive körkortskategori. Det är inte förenligt med utbildningsmålen att kunna utnyttja körförbudsutbildning som genomgått flera år tidigare för att återfå körkortet. Också de orsaker som ligger bakom meddelandet av körförbud kan variera, varför det är ändamålsenligt att inrikta utbildningen enligt vilken gärning som lett till meddelandet av körförbud. Tidigare genomgången utbildning motsvarar inte nödvändigtvis det behov som följer av det nya körförbudet.

38 §. Minimiålder för körundervisning och övningskörning. Det föreslås att paragrafens *1 mom.* ändras. I momentet föreskrivs det att den som avlägger körkort får inleda körundervisning och övningskörning för körkort i kategori B tidigast när den avlägger körkort fyller 16 år. Ändringen gör lagstiftningen tydligare.

44 §. Beviljande av undervisningstillstånd och undervisningstillståndets giltighetstid. Det föreslås att paragrafens *1 mom.* ändras. I momentet föreskrivs det att undervisningstillstånd för kategori B beviljas tidigast när den som avlägger körkort fyller 16 år. Ändringen förtydligar lagstiftningen.

Paragrafens *3 mom.* görs smidigare genom att kravet på att en ansvarig lärare ska anges stryks. I och med ändringen, om undervisningstillstånd beviljas två personer, får vilken som helst av de lärare som angetts i undervisningstillståndet underteckna det intyg över körundervisning enligt 35 § 3 mom. som krävs för att få delta i förarexamen. Ett undervisningstillstånd får beviljas två lärare, om läraren eller lärarna är föräldrar, far- eller morföräldrar, vårdnadshavare, barn, barnbarn eller syskon till eleven eller eleverna. I praktiken får undervisningen delas helt utan begränsningar mellan två lärare. Eftersom den lärare som är nominellt ansvarig således inte nödvändigtvis har gett någon undervisning, behöver han eller hon inte anges särskilt som undertecknare av undervisningsintyget. Ändringen saknar praktisk betydelse.

51 a §. Kännetecken för minderåriga förare. Till lagens 4 kap. fogas en ny *51 a §.* I *1 mom.* föreskrivs det att ett fordon som körs av en i 5 § 6 mom. avsedd förare som är under 18 år ska vara försett med kännetecknet för minderåriga förare. I momentet föreskrivs det att kännetecknet ska vara grön-gult och sexkantigt och kännetecknet ska fästas på ett synligt ställe bak på bilen. Kännetecknet kan fästas till exempel på fordonets bakruta eller chassi. Det sätt på vilket kännetecknet fästs ska vara valfritt, bara kännetecknet är klart urskiljbart utifrån.

I *2 mom.* ingår ett bemyndigande att utfärda förordning. I momentet föreskrivs det att närmare bestämmelser om kännetecknet och dess användning får utfärdas genom förordning av statsrådet.

53 §. Hur förarexamen är uppbyggd och hur den genomförs. Bemyndigandet i *4 mom.* för Transport- och kommunikationsverket att utfärda föreskrifter kompletteras så att verket får utfärda en föreskrift om anlita av tolk vid förarexamen. Det är tillåtet att anlita tolk i vissa bestämda situationer vid prov för förarexamen, till exempel när examinandens modersmål är ett

annat än finska, svenska eller engelska och han eller hon inte behärskar något av dessa språk väl eller om examinandan är analfabet. Preciseringsen av bemyndigandet att meddela föreskrifter är en klargörande förändring.

54 §. Förutsättningarna för att delta i förarexamen. Det föreslås att 2 mom. ändras genom att momentet utökas med ett omnämnande av temporärt körförbud. I och med ändringen ska körkortstillstånd inte krävas och ett körförbud som meddelats tills vidare eller temporärt ska inte utgöra något hinder för att avlägga examen, om polisen har ålagt den som deltar i examen att avlägga nytt körprov. Ändringen innebär smidigare praxis för polisen. Polisen kan förordna att en förare ska avlägga körprov för att klarlägga körförmågan, men för närvarande har det inte varit möjligt att avlägga körprov under tiden för temporärt körförbud. Polisen kan meddela en förare temporärt körförbud i enlighet med 70 § 1 mom. 4 punkten i körkortslagen, om det är uppenbart att körrättsinnehavarens körförmåga på grund av sjukdom eller men eller av någon annan liknande orsak har försämrats så mycket att detta vid fortsatt körning skulle orsaka väsentlig fara för den övriga trafiken. I fortsättningen ska det vara möjligt också för förare som meddelats temporärt körförbud att delta i examen på grund av polisens åläggande.

56 a §. Vid avläggande av teoriprovet för förarexamen konstaterat fusk. Till lagens 9 kap. fogas en ny 56 a §. I paragrafen föreskrivs det om påföljderna av verksamhet som är att betrakta som fusk vid teoriprovet för förarexamen.

I 1 mom. föreskrivs det att om en person som deltar i teoriprovet för förarexamen eller en tolk som anlitas vid provet under provet konstateras göras sig skyldig till verksamhet som är att betrakta som fusk, ska den som ordnar provet avbryta provet för personen i fråga och underkänna provprestationen. Teoriprovet för förarexamen ordnas av den tjänsteleverantör som Transport- och kommunikationsverket på grund av upphandling har gett ansvar att ordna provet i enlighet med 3 a § i lagen om förarexamensverksamhet (535/1998). Tjänsteleverantören ska skicka uppgifter om konstaterat fusk till Transport- och kommunikationsverket. Enligt paragrafen betraktas som fusk en oärlig gärning eller underlåtelse som har som syfte att ge en felaktig bild av de egna kunskaperna eller en annan persons kunskaper. Med fusk avses att provdeltagaren använder förbjudna metoder eller hjälpmedel vid provet. Som fusk betraktas exempelvis ”luntning”, samtal eller annat än ett eventuellt på förhand godkänt anlitage av utomstående hjälp, avläggande av provet för någon annans räkning samt all slags kopiering och lagring av provet. Också försök till dessa är fusk.

I 2 mom. föreskrivs det om ett tidsbundet förbud att delta i teoriprovet för förarexamen till följd av bevisat fusk. Enligt momentet ska den som konstaterats ha gjort sig skyldig till fusk vid provet meddelas ett förbud på sex månader att delta i teoriprovet för förarexamen. Dessutom föreskrivs i momentet att en tolk som konstaterats ha gjort sig skyldig till fusk vid provet ska åläggas ett tidsbundet förbud på sex månader att bistå som tolk vid teoriprovet för förarexamen. Tidsfristen räknas från den provdag då den verksamhet som är att betrakta som fusk skedde eller från den dag då tolkens fusk konstaterades. För att konstatera att tolken gjort sig skyldig till fusk behöver man ofta göra en litteration (utskrift) av ljudinspelningen från provet, som kan översättas Det kan ta månader att få utskriften och översättningen. Först därefter kan man konstatera om tolken gjort sig skyldig till fusk. Under utredningen har tolken kunnat tolka vid flera tillfällen. Därför föreslås det att tidsfristen för tolken ska räknas från den dag då tolkens fusk konstaterades. Transport- och kommunikationsverket fattar beslut om att meddela ett förbud efter att ha fått uppgift och utredning om fusk av tjänsteleverantören.

Omprövning av Transport- och kommunikationsverkets tidsbundna förbud ska få begäras så som föreskrivs i 95 § 1 mom. i körkortslagen. I ett beslut som meddelats med anledning av en begäran om omprövning ska ändring få sökas genom besvär hos förvaltningsdomstolen i enlighet

med 95 § 2 mom. i körkortslagen. Enligt det föreslagna 56 a § 2 mom. är Transport- och kommunikationsverkets beslut om ett tidsbundet förbud att delta i ett prov verkställbart även om beslutet inte har vunnit laga kraft.

Detta undantag från huvudregeln i 49 f § i förvaltningslagen (434/2003) och 122 § i lagen om rättegång i förvaltningsärenden (808/2019), enligt vilken ett beslut inte får verkställas förrän det har vunnit laga kraft, är nödvändigt för att det tidsbundna förbudet ska fungera i praktiken. Utan undantaget skulle en förare som sökt ändring kunna delta i teoriprovet för förarexamen under tiden för sökande av ändring i beslutet om förbud. Transport- och kommunikationsverket ska dock behandla en begäran om omprövning skyndsamt i enlighet med 49 e § i förvaltningslagen.

I 3 mom. föreskrivs det om lagring och underhåll av uppgifter om tolkar vid Transport- och kommunikationsverket och om bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att utfärda föreskrifter. I momentet föreskrivs det att uppgifter om tolkar som gjort sig skyldiga till fusk i teoriprovet för förarexamen lagras in och underhålls på det sätt som föreskrivs i 233 § i lagen om transportservice (320/2017). I lagen om transportservice föreskrivs det bland annat om övriga informationsresurser. I 233 § 1 mom. 5 punkten föreskrivs det att Transport- och kommunikationsverket samlar med tanke på sina lagstadgade uppgifter in information om andra viktiga saker som gäller skötseln av verkets uppgifter. Enligt lagens förarbeten är det i informationsresurserna fråga om endast begränsade personuppgifter och i fråga om behandlingen av dem föreslås ingen separat sektorvis reglering, utan behandlingen sker med stöd av EU:s allmänna dataskyddsförordning och den nationella lag som grundar sig på den. I fråga om tolkar förs tolkens namn, personbeteckning och boningsort in och uppgifterna får bevaras bara under den tid som förbudet mot att delta gäller. I momentet föreskrivs det dessutom att Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om verksamhet som är att betrakta som fusk och om påvisande av fusk samt om förfarandet i sådana fall. I föreskrifterna bör det noggrant och uttömmande fastställas vilken verksamhet som betraktas som fusk. Det är viktigt att verksamhet som är att betrakta som fusk fastställs på föreskriftsnivå för att Transport- och kommunikationsverket vid behov ska kunna reagera snabbt om det upptäcks att definitionen av gärningssätten för fusk är bristfällig till någon del.

60 §. Körkort utfärdat i en konventionsstat. Det föreslås att paragrafens 2 mom. ändras genom ett tillägg om körkort som utfärdats på Grönland och Färöarna. Genom ändringen godkänns körkort utfärdade på Grönland och Färöarna för körning i Finland i två år efter det att innehavaren fördes in i befolkningsregistret, förutsatt att körkortet är giltigt och det inte finns någon orsak i övrigt att giltigheten skulle upphöra tidigare. Genom ändringen blir det också möjligt att byta ut körkort som utfärdats på Grönland och Färöarna mot ett finländskt körkort i enlighet med vad som föreskrivs i paragrafen.

61 §. Annat utländskt körkort. Det föreslås att paragrafens 5 mom. upphävs. Momentet blir onödigt till följd av den ändring som föreslås i 60 § 2 mom.

61 a §. Körkort för kategori B för 17-åringar som utfärdats utomlands. Det föreslås att en ny 61 a § fogas till lagen. I 1 mom. föreskrivs det att bestämmelserna i 59—61 § också gäller körkort som utfärdats utomlands och vars innehavare är 17 år. Ändringen gör det möjligt för 17-åriga innehavare av körkort för kategori B som utfärdats utomlands att köra i Finland. Dessutom görs det möjligt att byta ut körkortet mot ett finländskt körkort. I momentet föreskrivs det att vårdnadshavarens samtycke ska förutsättas för utbyte av körkort för kategori B.

I 2 mom. föreskrivs det att begränsningarna enligt 5 § 6 mom. och skyldigheten enligt 51 a § att märka fordon gäller också 17-åriga innehavare av körkort som utfärdats utomlands vid körning i Finland.

62 §. Skyldighet att lämna in körkortet i samband med att det byts ut. Det föreslås att 1 mom. ändras genom att det utökas med en hänvisning till den nya 61 a §. Till följd av ändringen ska ett utländskt körkort för kategori B vars innehavare är 17 år och som byts ut mot ett finländskt körkort lämnas in till Transport- och kommunikationsverket.

64 §. Körförbud. I 2 mom. 2 punkten stryks den föråldrade hänvisningen till 16 § 1 mom. 4 punkten. 16 § 1 mom. 4 punkten har upphävts, så hänvisningen är onödig.

70 §. Temporärt körförbud. I 1 mom. 3 punkten stryks den föråldrade hänvisningen till 16 § 1 mom. 4 punkten. 16 § 1 mom. 4 punkten har upphävts, så hänvisningen är onödig.

88 §. Trafiklärartillstånd. Det föreslås att 3 mom. 3 punkten ändras så att trafiklärartillstånd påverkas endast av tillståndssökandens fastställda registeranteckningar i straff- och bötesregistret. Genom ändringen görs förfrågningar om brottslig bakgrund med hjälp av rättsregistercentralens straff- och bötesregisterförfrågningar, och vid tillståndsprövningen utnyttjas inte längre datasystemet för polisärenden.

Det föreslås att 3 mom. 4 punkten, där det hänvisas till annan uppenbar olämplighet än sådan som hänför sig till domar i brottmål, upphävs. Prövningen betraktas inte som ändamålsenlig. Ur datasystemet för polisärenden fås uppgifter om polisanmälan, uppgifter om hur undersökningen framskrider samt information om ärendet har gått till åtalsprövning. Utifrån dessa uppgifter kan man inte fatta beslut om att avslå tillståndsansökan, utan dessutom måste man försäkra sig om att personen är skyldig genom att invänta domstolens avgörande i ärendet. Detta kan på ett ogrundat sätt fördröja behandlingen av tillståndssökandens ansökan, om han eller hon inte har några andra fastställda anteckningar i straffregistret som påverkar beviljandet av tillstånd. I fortsättningen prövas förutsättningarna för tillstånd endast utifrån fastställda anteckningar i straffregistret.

Den som innehar trafiklärartillstånd ska uppfylla förutsättningarna för beviljande av trafiklärartillstånd under tillståndets hela giltighetstid. Om en gärning som berörs av åtalsprövning påverkar beviljandet av trafiklärartillstånd, ska polisen med stöd av 90 § i körkortslagen återkalla trafiklärartillstånd efter domen. Om åtalsprövningen gäller ett brott som leder till körförbud, hindrar en uppgift om förarens trafikbrott och körförbud i anslutning till dem i trafik- och transportregistret att trafiklärartillstånd beviljas. Datasystemet för polisärenden behöver således inte utnyttjas i fråga om dessa gärningar.

Förutsättningarna för beviljande av tillstånd ligger till denna del i linje med undervisningstillstånd och körtillstånd för taxiförare, i anslutning till vilka motsvarande ändringar har företagits i samband med den senaste tidens reformer.

90 §. Återkallelse av trafiklärartillstånd och tilldelning av varning. I 3 mom. stryks hänvisningen till 88 § 3 mom. 4 punkten i körkortslagen, som föreslås bli upphävd i propositionen.

93 §. Körkortsförseelse. Det föreslås att 2 mom. ändras så att en avgift för trafikförseelse på 40 euro i fortsättningen kan påföras också för brott mot skyldigheten enligt 51 a § i körkortslagen att förse fordonet med ett kännetecken för minderåriga förare. I det finska momentet rättas dessutom formen *voidaan määrätään* till formen *voidaan määrätä*.

95 §. Sökande av ändring. Det föreslås att rubriken för paragrafen ändras så att den börjar motsvara paragrafens innehåll bättre. Den nya rubriken är *Begäran om omprövning och sökande av ändring*.

Det föreslås att *1 mom.* ändras genom att möjliggöra begäran om omprövning hos Transport- och kommunikationsverket i beslut som avses i det föreslagna 56 a § 2 mom. Bestämmelser om begäran om omprövning finns i förvaltningslagen.

97 §. Tillstånd till undantag. Paragrafen upphävs som onödig. I 5 § i propositionen föreslås begränsad körrätt för 17-åringar, som undanröjer behovet av dispensförfarande. Vid tillståndsprövningen bedöms inte för närvarande trafiksäkerheten och tas inte ställning till personens mognad eller körförmåga. På samma sätt som i fråga om andra som avlägger körkort bedöms trafikfärdigheterna hos en sökande som fått dispens i förarexamen, som avläggs efter att tillståndet beviljats, och under den föregående förarundervisningen.

I regeringens proposition (RP 146/2017 rd) bedömde man att antalet ansökningar skulle öka i och med ändringen av dispensförfarandet, och som grund för uppskattningarna användes 5000 ansökningar per år. Såsom framgått tidigare har ansökningarna om dispens ökat kraftigt och fortsätter att öka. År 2019 var antalet ansökningar redan tre gånger större än den ursprungliga uppskattningen.

Det nuvarande kravet på behovsprövning vid behandlingen av dispens binder en betydande del av Transport- och kommunikationsverkets personresurser. Dessutom blir behandlingstiderna långa och kan vara flera månader. När man beaktar att dispens berättigar en ung person att delta i förarexamen tidigast ett år innan han eller hon uppfyller minimikravet för B-körkort, står en flera månader lång behandlingsskö för ansökan om dispens inte i proportion till bestämmelsens syfte. De ungas behov att färdas är mycket individuella och i detta avseende är lagstiftningen om dispens inte ändamålsenlig.

100 §. Fastställande av blanketter för läkarutlåtande. Det föreslås att omnämmandet av *med undantag av hälsointyg för unga* stryks i paragrafen. Social- och hälsovårdsministeriet har tagit hälsointyg för unga ur bruk den 1 augusti 2019. Hälsointyg för unga duger inte längre som intyg för körhålsörenden, så omnämmandet av intyget stryks som onödigt.

113 §. Övriga övergångsbestämmelserna. Till paragrafen fogas *nya 6, 7, 8 och 9 mom.* I *6 mom.* föreskrivs det om avläggande av utbildning i upptäckande av risker i fall där utbildningen har inletts före ikraftträdandet av den föreslagna lagen och utbildningen fortfarande pågår. I momentet föreskrivs det att utbildning i upptäckande av risker som inletts före ikraftträdandet av den föreslagna lagen får slutföras med det timantal som anges i de bestämmelser som gällde före ikraftträdandet inom ett år efter ikraftträdandet av lagen. Det kan anses att utbildningen har inletts, om någon del av utbildningen i upptäckande av risker har avlagts före ikraftträdandet.

I *7 mom.* föreskrivs det att bestämmelserna om begränsad körrätt för kategori B i 5 § 6 mom. i den föreslagna lagen också ska gälla personer som har beviljats körrätt för kategori B med stöd av dispens före ikraftträdandet av denna lag.

I *8 mom.* föreskrivs det att bestämmelserna om begränsad körrätt för kategori B i 5 § 6 mom. i den föreslagna bestämmelsen också ska gälla personer som är 17 år när denna lag träder i kraft och som har beviljats körrätt för kategori B före ikraftträdandet på den grunden att de studerar inom yrkesinriktad förarutbildning som omfattar erhållande av körrätt för lastbil eller buss.

I *9 mom.* föreskrivs det att bestämmelserna om kännetecknen för minderåriga förare i 51 a § i den föreslagna lagen också gäller personer som är 17 år när den föreslagna lagen träder i kraft och som har beviljats dispens före ikraftträdandet. Bestämmelserna gäller dessutom personer

som är 17 år när denna lag träder i kraft och som har beviljats körkort för kategori B före ikraftträdandet på den grunden att de studerar inom yrkesinriktad förarutbildning som omfattar erhållande av körkort för lastbil eller buss.

8 Bestämmelser på lägre nivå än lag

De ändringar som föreslås i körkortslagen

Inverkar på bestämmelser på lägre nivå än lag. En del av de ändringar som föreslås i lagen förutsätter att statsrådets förordning om körkort ändras. I förordningen föreslås dessutom vissa ändringar av teknisk natur som klarlägger myndigheternas verksamhet samt gör förordningen lättare att läsa.

Det föreslås att körkortslagen utökas med nya bemyndiganden att utfärda förordning.

Med stöd av förslaget till 51 a § 2 mom. i lagen får närmare bestämmelser om kännetecknet för minderåriga förare och användningen av det utfärdas genom förordning av statsrådet.

Till följd av de ändringar som föreslås i körkortslagen företar Transport- och kommunikationsverket ändringar i Transport- och kommunikationsverkets gällande föreskrift om förarutbildning och i Transport- och kommunikationsverkets gällande föreskrift om teoriprov för förarexamen.

I och med att det föreslås att 97 § i körkortslagen upphävs och dispensförfarandet slopas upphäver Transport- och kommunikationsverket sin föreskrift om åldersdispens.

Det föreslås att lagen utökas med nya bemyndiganden att meddela föreskrifter som baserar sig på bestämmelserna i lagförslaget.

Transport- och kommunikationsministeriet får med stöd av 35 a § 4 mom. i körkortslagen meddela närmare föreskrifter om ansökningsförfarandet för övningsbanor samt om övningsbanors dimensionering, konstruktion, utrustning och anordningar. Transport- och kommunikationsverket får med stöd av 53 § 4 mom. i körkortslagen meddela närmare föreskrifter om anlitalet av tolk i proven för förarexamen.

Transport- och kommunikationsverket får med stöd av 56 a § 3 mom. i körkortslagen meddela närmare föreskrifter om verksamhet som är att betrakta som fusk och om påvisande av fusk samt om förfarandet i sådana fall.

8.1 kraftträdande

Lagarna föreslås träda i kraft den xx xx 20xx (våren 2022).

9 Verkställighet och uppföljning

Kommunikationsministeriet samt Transport- och kommunikationsverket följer regelbundet genomförandet av lagen och dess konsekvenser. Avsikten är att ministeriet ska låta göra en separat utredning tre år efter ikraftträdandet av lagen.

10 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

Det är skäl att bedöma förslagen med avseende på de grundläggande fri- och rättigheter som är tryggade i Finlands grundlag, såsom jämlikhet (6 §), rätt till liv (7 §), skydd för privatlivet (10 §), rätt till arbete och näringsfrihet (18 §) samt grundlagens bestämmelser om delegering av lagstiftningsbehörighet (80 §) och anförtroende av förvaltningsuppgifter åt andra än myndigheter (124 §). De förslag i propositionen som anknyter till de grundläggande fri- och rättigheterna är exakta och motiverade i förhållande till skyddsintressena. Den föreslagna regleringen har getts en begränsad omfattning som mot bakgrund av dess syften ska ses som nödvändig och proportionell. Förslagen innebär inte ingrepp i kärnområdet för de grundläggande fri- och rättigheter som fastställts i grundlagen.

Jämlikhet

I grundlagens (731/1999) 6 § uttrycks förutom det traditionella kravet på rättslig likabehandling också tanken om verklig jämlikhet. Paragrafen innehåller en allmän likabehandlingsklausul (1 mom.), ett diskrimineringsförbud (2 mom.), en bestämmelse om att barn ska bemötas som jämlika individer och en bestämmelse om barns rätt till medinflytande enligt sin utvecklingsnivå i frågor som gäller dem själva (3 mom.) samt en bestämmelse om främjande av jämställdhet mellan könen (4 mom.).⁵⁷

Genom den allmänna likabehandlingsklausulen uttrycks huvudprincipen för likabehandling och jämställdhet. Den innehåller ett förbud mot godtycke och ett krav på lika behandling i likadana fall.⁵⁸ Enligt paragrafens 2 mom. får ingen utan godtagbart skäl särbehandlas på grund av till exempel ålder. I 3 mom. förutsätts dessutom att barn ska bemötas som jämlika individer och de ska ha rätt till medinflytande enligt sin utvecklingsnivå i frågor som gäller dem själva.

Bestämmelsen i 6 § 2 mom. i grundlagen som förbjuder diskriminering förbjuder inte all åtskillnad mellan människor, även om åtskillnaden bygger på en av de särskilt nämnda grunderna i bestämmelsen. Det väsentliga är om det är möjligt att motivera åtskillnaden på ett sätt som är godtagbart med hänsyn till systemet för de grundläggande fri- och rättigheterna. Kraven på en motivering är dock höga, särskilt vad gäller de i bestämmelsen uppräknade förbjudna grunderna för åtskillnad (RP 309/1993 rd, s. 44). Grundlagsutskottet har i sin praxis fäst uppmärksamhet inte bara vid åtskillnadens godtagbarhet utan också vid det valda medlets proportionalitet (bland annat GrUU 61/2018 rd).

Grundlagsutskottet har i sitt utlåtande GrUU 44/2010 rd framhållit att det inte i sig är konstitutionellt tvivelaktigt att ange åldersgränser, men det kräver någon godtagbar orsak med tanke på de grundläggande fri- och rättigheterna⁵⁹. Vidare visar praxisen att de godtagbara argumenten också måste stå i ett sakligt och nära samband med lagens syfte.⁶⁰ Utskottets praxis är grovt taget tudelad när det gäller åldersgränser. Åldersgränserna har å ena sidan varit aktuella när det gällt unga personer och å andra sidan när det handlat om äldre människor⁶¹.

Diskrimineringsförbudet regleras mer ingående i diskrimineringslagen (1325/2014). Med stöd av 8 och 10 § är det förbjudet att behandla en person på ett ofördelaktigare sätt än någon annan

⁵⁷ RP 309/1993 rd, s. 42, GrUB 25/1994 rd, s. 7.

⁵⁸ RP 309/1993 rd, s. 42.

⁵⁹ GrUU 44/2010 rd, s. 5.

⁶⁰ GrUU 44/2010 rd, s. 6.

⁶¹ GrUU 44/2010 rd, s. 5.

i en jämförbar situation, till exempel på grund av en åldersrelaterad omständighet. I lagens 11 § 1 mom. föreskrivs det att särbehandling på grund av ålder är inte diskriminering, om behandlingen föranleds av lag och annars har ett godtagbart syfte och medlen för att uppnå detta syfte är proportionerliga. Särbehandling på föreliggande grund vid utövning av offentlig makt och vid skötsel av en offentlig förvaltningsuppgift förutsätter i enlighet med vad som föreskrivs i grundlagen och i 11 § i diskrimineringslagen att behandlingen föranleds av lag. Då blir det också aktuellt att bedöma de allmänna förutsättningarna att begränsa de grundläggande fri- och rättigheterna.

I propositionen föreslås det att körkortslagens 97 §, där det föreskrivs om dispens, upphävs. På grund av att paragrafen upphävs och den nya begränsade körrätt för kategori B som föreslås i 5 § 6 mom. har alla 17-åringar som fått vårdnadshavares samtycke möjlighet att avlägga körkort för kategori B. Sålunda kan i princip alla 17-åringar få körrätt för kategori B utan särskild behovsprövning, vilket förbättrar likabehandlingen inom åldersklassen 17-åringar jämfört med nuläget.

I 5 § 6 mom., som föreslås bli ändrat genom propositionen, föreskrivs det om begränsad körrätt för kategori B. Körrätten begränsas nattetid på veckosluten. Det är klart att den föreslagna begränsningen av körrätten försätter 17-åriga förare i en annan ställning på grund av åldern i förhållande till de innehavare av körkort för kategori B som fyllt 18 år. Begränsningen gäller inte innehavare av körkort för kategori B som uppnått den lagstadgade minimiåldern (18 år). Av de resultat av den uppföljande undersökningen som blivit klara framkom det att 17-åriga förare står för en större del av de trafikbrott som leder till körförbud än 18- och 19-åriga förare. Av resultaten framgick också att största delen av körförbudsbrotten inträffar nattetid på veckosluten. Strävan med den föreslagna begränsningen är att ingripa i unga förares riskbeteende genom att begränsa minderårigas körrätt för kategori B på föreslaget sätt.

Den föreslagna begränsningen anses nödvändig, som en trafiksäkerhetsförbättrande åtgärd med vilken strävan är att skydda unga förares och andra trafikanters liv och hälsa. Andra väganvändares hälsa kan med fog betraktas som ett sådant skyddsintresse som åtnjuter skydd av rätten till liv samt personlig frihet, integritet och trygghet enligt 7 § i grundlagen. Trafiksäkerhet kan också betraktas som en sådan i lagen avsedd godtagbar grund med stöd av vilken särbehandling på grund av ålder kan betraktas som motiverad. Förslaget har ett sakligt och nära samband med lagens syfte, att förbättra trafiksäkerheten.

Den föreslagna begränsningen kan anses vara proportionerlig och målen kan inte nås med medel som begränsar den grundläggande rättigheten mindre. Den föreslagna begränsningen av körrätten föreslås gälla både lördagar och söndagar klockan 00—05, och den utgör inte något hinder för unga att färdas till arbete eller hobbyer. Begränsningen försvinner när körrättsinnehavaren fyller 18 år. Begränsningen riktas endast till det som är nödvändigt och strävar således efter att svara på målsättningen att ingripa i unga minderåriga förares riskbeteende, vilket ökar säkerheten för andra trafikanter.

Begränsningen kan betraktas som ett effektivt åtgärd att uppnå målet, eftersom utöver trafikövervakningen har föräldrarna (vårdnadshavarna) i regel förutsättningar att övervaka hur minderåriga rör sig med personbil. I trafik- och transportregistret ska en bil ha en myndig ägare eller innehavare, och när en minderårig använder en bil som innehas av vårdnadshavaren ska vårdnadshavaren se till att han eller hon inte överlämnar bilen till någon som saknar körrätt (dvs. bilen får inte överlämnas att användas av en minderårig förare när den föreslagna begränsningen gäller). Det bör också påpekas att den föreslagna bestämmelsen inte ingriper i den gällande rättigheten på något väsentligt sätt, eftersom 17-åringars möjlighet att få körrätt för kategori B

hittills har begränsats genom dispensförfarandet och beviljandet av dispens har grundat sig på ett regelbundet behov av att färdas.

I 51 a § i lagförslaget föreslås skyldighet för 17-åriga förare av fordon som förutsätter kör rätt för kategori B att förse fordonet med kännetecknet för minderåriga förare. Märkning av fordonet ska förutsättas vid all körning tills skyldigheten att ha fordonet märkt upphör. Genom kännetecknet eftersträvas en trafiksäkerhetshöjande effekt så att unga förare eventuellt koncentrerar sig bättre på körningen och å andra sidan så att andra trafikanter tar hänsyn till förare som använder kännetecknet och kan fästa uppmärksamhet vid till exempel tillräckligt avstånd till fordonet framför och i högre grad förutsätter unga förarens agerande för att undvika faror och skador. Kännetecknet för minderåriga förare kan således främja en smidig och säker trafik.

Den föreslagna skyldigheten att märka fordonet, dvs. bilen, (51 a § i lagförslaget) är begränsad till endast det nödvändiga. Skyldigheten att använda kännetecknet upphör när minimiåldern enligt körkortslagen för körkort för kategori B uppnås, dvs. när föraren fyller 18 år. Myndiga körkortsinnehavare som ursprungligen fått begränsad kör rätt för kategori B som 17-åringar och myndiga innehavare av körkort för kategori B behandlas sålunda på samma sätt. Minderåriga förarens skyldighet att märka den bil de kör är knuten till den ovan beskrivna begränsade körrätten för kategori B och till övervakningen av att de kör i enlighet med begränsningen. Att skyldigheten riktas till 17-åriga förare anses behövt med beaktande av de skyddsintressen som skyddas genom regleringen, särskilt ungas liv och hälsa samt trafiksäkerheten. Syftet med kännetecknet är att skydda unga förare, de som åker med dem som passagerare och andra trafikanter från olyckor samt att stödja polisens trafikövervakning.

Den föreslagna begränsade körrätten och skyldigheten att använda kännetecknen för 17-åriga förare anses inte strida mot likabehandlingsprincipen, som tryggas i grundlagen, eftersom strävan är att genomföra verklig jämlikhet mellan trafikgrupperna samt att skydda de rättigheter som tryggas i 7 § i grundlagen och som betraktats som de allra viktigaste.

Rätt till liv

Grundlagens 7 § 1 mom. innehåller en bestämmelse om rätt till liv liksom bestämmelser om rätt till personlig frihet, integritet och trygghet.

I propositionen föreslås begränsad kör rätt för kategori B för 17-åriga förare (5 § 6 mom. i lagförslaget). Enligt förslaget får 17-åringar inte köra personbil eller andra fordon i kategori B lördagar klockan 00—05 och söndagar klockan 00—05. Olycksrisken för unga förare har konstaterats vara större just nattetid på veckosluten och därför påverkar den föreslagna begränsningen alla trafikanters rätt till personlig säkerhet på ett positivt sätt och skyddar deras rätt till lov. Begränsningen av körrätten veckoslutsnätterna är en exakt och noga avgränsad metod för att trygga ovannämnda rättigheter.

Genom kännetecknet för minderåriga förare (51 a §) främjas övervakningen av de novan beskrivna begränsningen och strävar man således efter att trygga förarens, passagerarnas samt andra trafikanters rätt till liv och personlig säkerhet, och att skydda deras hälsa.

Förslagen betraktas inte som problematiska med avseende på grundlagen.

Skydd för privatlivet

Enligt grundlagens 10 § 1 mom., som gäller skydd för privatlivet, är vars och ens privatliv, heder och hemfrid tryggade. Utgångspunkten för skyddet för privatliv enligt paragrafen är att individen har rätt att leva sitt eget liv utan godtycklig eller ogrundad inblandning av myndigheter eller andra utomstående.⁶²

Enligt 10 § 1 mom. i grundlagen utfärdas närmare bestämmelser om skydd för personuppgifter genom lag. Enligt grundlagsutskottets vedertagna praxis begränsas lagstiftarens spelrum utöver av den bestämmelse som gäller skyddet för personuppgifter också av att skyddet för personuppgifter delvis omfattas av skyddet för privatlivet, som tryggas i samma moment. Lagstiftaren ska därför trygga denna rätt till skydd för personuppgifter på ett sätt som kan anses godtagbart med hänsyn till systemet för de grundläggande fri- och rättigheterna som helhet.

Enligt artikel 8 i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna har var och en rätt till skydd av de personuppgifter som rör honom eller henne. Dessa uppgifter ska behandlas lagenligt för bestämda ändamål och på grundval av den berörda personens samtycke eller någon annan legitim och lagenlig grund. Bestämmelser om behandling av personuppgifter finns i allmänna dataskyddsförordningen och i den kompletterande dataskyddslagen (1050/2018).

I propositionen föreslås det att förutsättningarna enligt 88 § i körkortslagen för beviljande av trafiklärartillstånd preciseras så att beviljandet av tillstånd ska i fortsättningen endast påverkas av om det finns fastställda anteckningar som gäller den sökande i straff- och bötesregistret. Genom den föreslagna ändringen inskränks de uppgifter som insamlas för beviljandet av trafiklärartillstånd och de uppgifter som myndigheten behandlar begränsas noggrant till anteckningar som är väsentliga med tanke på tillståndsprövningen. I artikel 5.1 c i dataskyddsförordningen föreskrivs det att personuppgifter ska vara adekvata, relevanta och inte för omfattande i förhållande till de ändamål för vilka de behandlas (minimeringsprincipen). Den föreslagna ändringen har således positiva konsekvenser för skyddet för personuppgifter med avseende på minimeringen av uppgifter jämfört med det nuvarande rättsläget.

I artikel 6 i allmänna dataskyddsförordningen föreskrivs det om laglig behandling av personuppgifter. Behandlingen av personuppgifter är laglig endast om och i den mån som åtminstone ett av de villkor som nämns i artikel 6 är uppfyllt. Enligt 8 § i körkortslagen är Transport- och kommunikationsverket den myndighet som beviljar trafiklärartillstånd. För denna lagstadgade uppgifter måste verket behandla de uppgifter som behövs för att bevilja tillstånd.⁶³ Genom villkoren för beviljande av trafiklärartillstånd tryggas andra fysiska personers livsviktiga intressen, dvs. hälso och liv för dem som kör på trafiklärarens ansvar och andra trafikanter.⁶⁴

Den ändring som föreslås i 88 § ska också granskas i ljuset av artikel 10 i dataskyddsförordningen. I den artikeln föreskrivs det om behandlingen av personuppgifter som rör fällande domar i brottmål samt överträdelser. Personuppgifterna i fråga hör inte till de särskilda kategorierna av personuppgifter som avses i den allmänna dataskyddsförordningen, men enligt artikel 10 i dataskyddsförordningen får behandling av personuppgifter som rör fällande domar i brottmål och överträdelser eller därmed sammanhängande säkerhetsåtgärder enligt artikel 6.1 i dataskyddsförordningen endast utföras då behandling är tillåten enligt unionsrätten eller medlemsstaternas lagstiftning, där lämpliga skyddsåtgärder fastställs.

⁶² RP 309/1993 rd s. 52, GrUU 53/2005 rd, s. 2, GrUU 13/2005 rd, s. 3.

⁶³ Artikel 6.1 c i dataskyddsförordningen.

⁶⁴ Artikel 6.1 d i dataskyddsförordningen.

Enligt 7 § i dataskyddslagen får personuppgifter som rör fällande domar i brottmål och överträdelser behandlas om uppgifterna behandlas för syften som anges i 6 § 1 mom. 1, 2 eller 7 punkten. Enligt den nämnda 2 punkten gäller förbudet mot behandling av personuppgifter som hör till särskilda kategorier av personuppgifter inte sådan behandling som regleras i lag eller som föranleds av en uppgift som direkt har ålagts den personuppgiftsansvarige i lag. Således är det också möjligt att genom lag föreskriva om behandlingen av brottmålsdomar och överträdelser. Då ska det dock bedömas om den nationella lagstiftningen har ett mål som är förenligt med allmänt intresse och om det står i rätt proportion till det legitima mål som eftersträvas med den på det sätt som dataskyddsförordningen förutsätter.

Transport- och kommunikationsverket svarar i egenskap för trafiksäkerhets- och tillståndsmyndighet för beviljandet av trafiklärartillstånd och för behandlingen av de uppgifter som behövs för att bevilja tillstånd. De preciserande ändring som föreslås i 88 § avgränsar exakt de uppgifter som ska behandlas till väsentliga registeranteckning och minimerar således uppgiftsbehandlingen jämfört med den nuvarande situationen. Sålunda står behandlingen av straff- och bötesregisteruppgifter i rätt proportion till det eftersträvande målet.

Det föreslås att lagens 9 kap. utökas med en ny 56 a §. I paragrafen föreskrivs det om påföljderna av verksamhet som är att betrakta som fusk vid teoriprovet för förarexamen. I 2 mom. föreskrivs det att en tolk som konstateras ha gjort sig skyldig till fusk vid provet ska åläggas ett förbud på sex månader att bistå som tolk vid teoriprovet för förarexamen.

I 3 mom. föreskrivs det att Transport- och kommunikationsverket lagrar och underhåller uppgifter som tolkar som gjort sig skyldiga till fusk i teoriprov på det sätt som avses i 233 § i lagen om transportservice. I 1 mom. 5 punkten i den paragrafen föreskrivs det att Transport- och kommunikationsverket samlar med tanke på sina lagstadgade uppgifter in information om andra viktiga saker som gäller skötseln av verkets uppgifter. I fråga om tolkar lagras tolkens namn, personbeteckning och boningsort och uppgifterna får bevaras bara under den tid som förbudet mot att delta gäller.

Lagringen av tolkars personuppgifter ska bedömas utifrån allmänna dataskyddsförordningen. Det är nödvändigt att lagra in uppgifterna för att det förbud att delta som åläggs tolkar till följd av fusk ska kunna övervakas. Behandlingen av personuppgifter är således nödvändig för att fullgöra en rättslig förpliktelse som åvilar Transport- och kommunikationsverket.⁶⁵ Behandlingen av personuppgifter är således i enlighet med de allmänna principerna i artikel 5 i allmänna dataskyddsförordningen begränsad till endast nödvändiga uppgifter som behövs för att identifiera tolken. Uppgifterna samlas in för att övervaka förbudet att delta och bevarandet av uppgifterna är också begränsat så att uppgifter bevaras bara under den tid som förbudet att delta gäller. Behandling av uppgifter som samlas in för förbud att delta för tolkas anses således uppfylla allmänna dataskyddsförordningens krav på lagenlighet och behandlingsprinciper.

Grundlagsutskottet har lyft fram riskerna med behandlingen av känsliga uppgifter. Exempelvis föranleder registreringen av biometriska kännetecken som anses utgöra känsliga uppgifter ett särskilt behov att se till att de personuppgifter som sparas i systemet blir skyddade mot risker för missbruk och mot alla slag av olaglig åtkomst och användning⁶⁶. Propositionen innehåller inga bestämmelser om känsliga uppgifter.

⁶⁵ Artikel 6.1 c i dataskyddsförordningen.

⁶⁶ GrUU 31/2017 s.3 samt GrUU 13/2017 rd, s. 5, GrUU 29/2019 rd s. 5.

Näringsfrihet och rätt till arbete (18 §)

Enligt 18 § 1 mom. i grundlagen har var och en i enlighet med lag rätt att skaffa sig sin försörjning genom arbete, yrke eller näring som han eller hon valt fritt. Dessutom stärks där principen om fritt företagande, eftersom yrke och näring nämns som uttryckliga medel att skaffa försörjning. En utgångspunkt är individens egen aktivitet för att skaffa sin försörjning. Rätten att fritt välja arbete hänför sig också till jämlikheten och diskrimineringsförbudet.

Den rättighet som föreskrivs i 18 § 1 mom. i grundlagen begränsas naturligtvis av vissa faktiska omständigheter, såsom vilka arbetsplatser som står till buds samt vilken utbildning, erfarenhet och yrkesskicklighet som krävs i arbetet. Yrkesutövares och näringsidkares valmöjligheter begränsas av deras förmåga att sälja sina produkter och tjänster så att de kan skaffa sig sin försörjning.

Vid sidan av de faktiska begränsningarna finns det dessutom flertalet juridiska begränsningar som riktar sig till friheten att välja arbete, yrke och näring. Orden *i enlighet med lag* i 18 § 1 mom. i grundlagen hänvisar till möjligheten att genom lag begränsa den rättighet som tryggas i bestämmelsen⁶⁷. Å andra sidan hänvisar de till kravet på bestämmelser på lagnivå och således till att även reglering som är av betydelse för dessa grundläggande rättigheter ska ingå i lag⁶⁸.

Lagstadgade begränsningar i näringsfriheten måste vara exakta och noggrant avgränsade. Dessutom måste deras väsentliga innehåll, såsom omfattning och villkoren framgå av lagen.⁶⁹

I propositionen föreslås det att 35 § 2 mom. i körkortslagen ändras. I momentet föreskrivs det att det förutsätts att körundervisning i halt väglag genomförs på en övningsbana. Om banan ligger längre bort än det föreskrivna avståndet, får körundervisningen i halt väglag ges med simulator.

Kravet på undervisning på övningsbana slopades genom den ändring av körkortslagen som företogs 2018. Redan före detta, 2010, lindrades den obligatoriska undervisningen på körbana så att det blev möjligt att ersätta undervisningen på körbana med en alternativ undervisningsform om avståndet till övningsbanan översteg 120 kilometer⁷⁰. Särskilt efter lagändringen 2018 har simulatorundervisningen i allt högre grad ersatt den undervisning i körning i halt väglag som getts på övningsbana och branschaktörerna har investerat i simulatorer.

Det föreslagna kravet på undervisning på övningsbana begränsar inte branschaktörerna näringsfrihet och rätt till arbete enligt 18 § 1 mom. i grundlagen, trots att ändringen kommer att ha negativa ekonomiska konsekvenser särskilt för de aktörer som investerat i simulatorer. Ändringen betraktas inte som problematisk med avseende på grundlagen.

I propositionen föreslås det att körrätten för 17-åringar som kör personbil eller något annat fordon som förutsätter körrätt för kategori B begränsas lördagar och söndagar klockan 00–05. Propositionens inverkan på ungas arbete är mycket liten, eftersom lagen om unga arbetstagare

⁶⁷ RP 309/1993 rd, s. 67, GrUU 9/2005 rd, s. 2, GrUU 14/2004 rd, s. 2.

⁶⁸ GrUU 18/2006 rd, s. 3–4, GrUU 8/2005 rd, s. 3, GrUB 5/2002 rd, s. 1–2, GrUU 31/1998 rd, s. 2–3, GrUU 15/1996 rd.

⁶⁹ GrUU 28/2001 rd, s. 6, GrUU 9/2005 rd, s. 2.

⁷⁰ Kommunikationsministeriets förordning 559/2008.

(998/1993) begränsar ungas arbetstid till i huvudsak klockan 06–22. Av denna orsak kan begränsningen av körrätten betraktas som exakt, noga avgränsad och proportionerlig med avseende på grundlagen.

Med stöd av de allmänna förutsättningarna för begränsning av de grundläggande fri- och rättigheterna ska begränsningarna också vara godtagbara med hänsyn till människorättsförpliktelserna. Näringsfriheten tryggas inte som sådan i Europakonventionen eller i de människorättskonventioner som lyder under FN. I artikel 23 i FN:s allmänna förklaring om de mänskliga rättigheterna ingår friheten att välja arbete. Näringsfriheten ingår i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna. Enligt artikel 16 ska näringsfriheten erkännas i enlighet med unionsrätten samt nationell lagstiftning och praxis. Artikel 1 i det första tilläggsprotokollet till Europakonventionen skyddar egendomsskyddet och det har ansetts att den indirekt skyddar även näringsverksamhet. Denna rätt kan begränsas i stor utsträckning genom lag för att trygga offentliga intressen. Finlands internationella förpliktelser i fråga om mänskliga rättigheter hindrar därför inte en reglering av det slag som föreslås. Syftet med de ovannämnda ändringarna är att främja trafiksäkerheten.

På de grunder som beskrivs ovan anses de föreslagna begränsningarna inte vara problematiska med avseende på grundlagen och de uppfyller de krav som följer av Europakonventionen och andra internationella människorättsförpliktelser som är bindande för Finland samt de krav som följer av de grundläggande rättigheterna inom EU.

De administrativa påföljdernas grundlagsenlighet

I utkastet till proposition föreslås det att körkortslagen utökas med nya administrativa påföljder. Administrativa påföljder kan anses lämpa sig framför allt i situationer där det är fråga om sådana överträdelser och försummelser av områdesspecifik lagstiftning som vad klandervärdheten beträffar är jämförelsevis små eller annars sådana där det är enkelt att bevisa att lagstadgade förpliktelser har överträtts.

I bestämmelser om administrativa påföljder måste hänsyn tas till de allmänna villkoren för att begränsa de grundläggande fri- och rättigheterna. Till dessa hör bland annat kraven på att regleringen måste vara godtagbar och proportionerlig. Med stöd av kravet på att inskränkningar i de grundläggande fri- och rättigheterna ska vara acceptabla måste ett vägande samhälleligt behov av administrativa sanktioner kunna påvisas. Också grunden för sanktionerna måste vara godtagbar inom systemet med de grundläggande fri- och rättigheterna⁷¹.

Kravet på proportionalitet förutsätter en noggrann avvägning av om det är nödvändigt med sanktioner för att skydda det bakomliggande skyddsintresset. Det gäller på denna punkt att avgöra om samma syfte kan nås på något annat sätt som innebär ett mindre ingrepp i de grundläggande fri- och rättigheterna än kriminalisering⁷². Förutom lagstiftningens acceptabilitet och proportionalitet måste man i samband med bestämmelser om sanktioner fästa särskilt uppmärksamhet vid att regleringen är noga avgränsad samt vid det skyddsintresse som berörs av sanktioner⁷³.

I utkastet till proposition föreslås att lagen utökas med en ny 51 a §, där det föreskrivs om kännetecknen för minderåriga förare och skyldighet att förse fordonet med kännetecknet. Dess-

⁷¹ GrUU 23/1997 rd, s. 2/II.

⁷² GrUU 23/1997 rd.

⁷³ GrUU 49/2017 rd.

utom föreslås det att lagens 93 § 2 mom. ändras. I momentet föreskrivs det om den administrativa påföljd som följer som man inte fullgör skyldigheten att märka fordonet. Den administrativa påföljden är avgift för trafikförseelse. På förvaltningsförfarandet i fråga om samt delgivningen och verkställigheten av beslut om avgift för trafikförseelse tillämpas bestämmelserna i 6 kap. i vägtrafiklagen och därmed till exempel i fråga om verkställigheten bestämmelserna i lagen om verkställighet av böter. Grundlagsutskottet har i sitt utlåtande GrUU 9/2018 och lagutskottet i sitt utlåtande 9/2018 rd har bedömt avgiften för trafikförseelse som en påföljd för mindre förseelser i vägtrafiken.

I den föreslagna regleringen som gäller administrativa påföljder har beaktats grundlagsutskottets utlåtandep Praxis i fråga om administrativa påföljder. Grundlagsutskottet hävdvunna tolkning är att avgifter som trafikförseelseavgiften med avseende på 81 § i grundlagen varken är skatter eller avgifter, utan administrativa påföljder av sanktionskaraktär för en lagstridig gärning. I sak har grundlagsutskottet jämställt en ekonomisk påföljd av straffkaraktär med en straffrättslig påföljd⁷⁴.

Grundlagsutskottet har ofta påpekat att lagstiftningen om administrativa påföljder måste vara proportionerlig, dvs. förenlig med proportionalitetsprincipen⁷⁵. Till proportionaliteten har i allmänhet hänfört sig frågor om sanktioner för lindriga försummelser och avtrappning av påföljderna på grund av hur allvarlig överträdelsen varit⁷⁶. Utskottet har ansett att det med tanke på kravet på proportionalitet kunde ifrågasättas bland annat att försummelseavgiften föreslogs vara minst 500 euro även för vissa försummelser som var att anse som synnerligen ringa⁷⁷. Grundlagsutskottet har också konstaterat att en stor påföljdsavgift framhäver kraven på rättssäkerhet⁷⁸.

De föreslagna bestämmelserna om påföljdsavgift uppfyller kravet på acceptabilitet, eftersom strävan med regleringen är att främja trafiksäkerheten. Kravet på proportionell reglering uppfylls, eftersom påföljden anses nödvändig för att skyldigheten att märka fordonet ska fullgöras och således för att underlätta trafikövervakningen och främja trafiksäkerheten på eftersträvat sätt. Under beredningen av propositionen har man bedömt att målet inte kunde nås på något sätt som ingriper mindre i de grundläggande fri- och rättigheterna än genom att gärningen kriminaliseras. Kraven på att regleringen ska vara noga avgränsad och proportionerlig uppfylls, eftersom storleken på den avgift för trafikförseelse som följer på underlåtelse att fullgöra skyldigheten att märka fordonet begränsas till 40 euro. Den föreslagna påföljden motsvarar den påföljd som föreläggs en fordonsförare som uppsåtligt eller av oaktsamhet bryter mot bestämmelsen i 32 § i körkortslagen om skyldighet att vid körning medföra handlingar. Påföljdsavgiften föreläggs inte i situationer där förseelserna är ringa eller där är oskäligt att förelägga avgift. I stället för påföljdsavgift kan den behöriga myndigheten ge en varning.

I propositionen föreslås det att en ny 56 a § fogas till lagen. I paragrafen föreskrivs det om fusk som konstaterats vid teoriprovet för förarexamen och om administrativ påföljd för den som gjort sig skyldig till fusk. Med stöd av paragrafen kan Transport- och kommunikationsverket ålägga den som gjort sig skyldig till fusk vid avläggandet av teoriprovet i förarexamen ett förbud på sex månader att delta i provet. Dessutom kan Transport- och kommunikationsverket ålägga en

⁷⁴ Se t.ex. GrUU 9/2018 rd, GrUU 2/2017 rd, s. 4–5, GrUU 14/2013 rd och GrUU 17/2012 rd.

⁷⁵ GrUU 15/2014 rd och GrUU 17/2012 rd samt de utlåtanden som nämns där.

⁷⁶ GrUU 11/2009 rd.

⁷⁷ GrUU 58/2010 rd.

⁷⁸ GrUU 14/2018 rd.

tolk som konstateras ha gjort sig skyldig till verksamhet som är betrakta som fusk vid provet ett förbud på sex månader att bistå som tolk vid teoriprovet för förarexamen

Enligt propositionen ska som fusk betraktas en oärlig gärning eller underlåtelse som har som syfte att ge en felaktig bild av de egna kunskaperna eller en annan persons kunskaper. Med fusk avses att provdeltagaren använder förbjudna metoder eller hjälpmedel vid provet. Som fusk betraktas exempelvis ”luntning”, samtal eller annat än ett eventuellt på förhand godkänt anlåtande av utomstående hjälp, avläggande av provet för någon annans räkning samt all slags kopiering och lagring av provet. Också försök till dessa är fusk. Det föreskrivs om bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter om verksamhet som är att betrakta som fusk och om påvisande av fusk samt om förfarandet i sådana fall.

Den föreslagna regleringen motsvarar de karensbestämmelser för prov för taxiförare i 246 a § i lagen om transportservice som trädde i kraft den 1 maj 2021. Kommunikationsutskottet ansåg i sitt betänkande om ändringen av lagen om transportservice⁷⁹ att det nödvändigt och proportionerligt att den som gjort sig skyldig till fusk i provet för taxiförare meddelas ett förbud på sex månader att på nytt delta i provet. Regeringens proposition där bestämmelserna om karens vid provet för taxiförare ingick var föremål för grundlagsutskottets bedömning⁸⁰.

Enligt uppgift från Transport- och kommunikationsverket har fusket vid teoriprovet för förarexamen ökat. Det ökade antalet fuskfall kan delvis förklaras med att fusk upptäcks effektivare än förr. Nuförtiden finns det kameraövervakning i provlokalerna. I föreskriften om teoriprov för förarexamen förbjuds entydigt att utrustning eller material som kan användas för att fuska i provet tas med till provlokalen, att kopiera provfrågor samt att vidarebefordra provfrågor.⁸¹

Med hänsyn till syftet med förarexamen är det viktigt att teoriprovsituationerna övervakas så att fusk inte kan förekomma. Dessutom är det viktigt att det föreskrivs exakt och med beaktande av rättssäkerhetssynpunkter i lag om konsekvenserna av fuskfall, såsom avbrytande och underkännande av provet. Det föreslagna förbudet på sex månader att delta i teoriprovet vid förarexamen är noga avgränsat och överensstämmer med det förbud som följer av fusk vid provet för taxiförare. Regleringen har en förebyggande inverkan och anses förenligt med proportionalitetsprincipen.

Beträffande de föreslagna bestämmelserna om fusk bör det dessutom påpekas att regleringen balanseras upp av de ändringar som ökar rättssäkerheten för den som avlägger provet och tolken. Det föreslås att lagens 95 § 1 mom. preciseras så att omprövning kan begäras i Transport- och kommunikationsverkets beslut om förbud att delta i teoriprovet för förarexamen eller bistå som tolk vid teoriprovet.

Enligt grundlagsutskottets utlåtandep Praxis ska de allmänna grunderna för administrativa påföljder bestämmas i lag på det sätt som förutsätts i 2 § 3 mom. i grundlagen eftersom påförande av en administrativ påföljd innebär utövning av offentlig makt. Grundlagsutskottet har dessutom ansett att även om kravet på exakthet enligt den straffrättsliga legalitetsprincipen i grundlagens 8 § inte direkt gäller administrativa påföljder kan det allmänna kravet på exakthet i regleringen

⁷⁹ KoUB 8/2021 rd.

⁸⁰ GrUU 45/2020 rd.

⁸¹ Kommunikationsverket, föreskrift om teoriprov för förarexamen 2021: <https://ajokortti-info.fi/sites/default/files/media/regulation/F%C3%B6reskrift%20om%20teori-prov%20f%C3%B6r%20f%C3%B6rarexamen%202021.pdf>.

ändå inte förbigås i ett sammanhang som här⁸². Av bestämmelserna om administrativa sanktioner måste det framgå entydigt vilka gärningar eller försummelser i strid med lagstiftningen som kan leda till sanktioner. Dessutom gärningarna och försummelserna beskrivas tillräckligt exakt i lagen för att kunna slås fast. Det är särskilt viktigt att bestämmelserna ger den som är föremål för regleringen tillräckliga möjligheter att förutse påförandet av sanktioner. Det ska lagstiftas exakt och tydligt om betalningsskyldigheten och grunderna för avgiftens storlek, lika väl som om den betalningsskyldiges rättsskydd och grunderna för att verkställa lagen⁸³. Dessa krav har beaktats på behörigt sätt i de föreslagna bestämmelserna om administrativa påföljder.

I förslagen till 56 a § och 93 § 2 mom. föreskrivs det i ljuset av kriminaliseringsprinciperna och de konstitutionella ramvillkoren för sanktioner noga avgränsat och exakt om de typer av gärningar och försummelse som sanktioneras om överträdelse. De föreslagna påföljderna är nödvändigt med beaktande av lagens syften och de skyddsintressen som regleringshelheten är avsedd att skydda, särskilt trafiksäkerheten. Brott mot lagen sanktioneras med administrativa påföljder på ett ändamålsenligt sätt som proportionalitetsprincipen förutsätter.

De bestämmelser som gäller de föreslagna påföljderna bör på ovan motiverat sätt inte betraktas som problematiska med avseende på grundlagen och grundlagsordning behöver till denna del inte tillämpas.

Delegering av lagstiftningsbehörighet

Enligt 80 § 2 mom. i grundlagen kan andra myndigheter genom lag bemyndigas att utfärda rättsnormer i bestämda frågor, om det med hänsyn till föremålet för regleringen finns särskilda skäl och regeringens betydelse i sak inte kräver att den sker genom lag eller förordning. Ett sådant särskilt skäl kan anses föreligga till exempel när det är fråga om en sådan teknisk reglering av smärre detaljer som inte inbegriper prövningsrätt i någon större utsträckning. Även reglering som ändras exceptionellt ofta kan utgöra ett sådant särskilt skäl som avses i 2 mom.⁸⁴ Enligt 80 § 2 mom. i grundlagen tillämpningsområdet för ett bemyndigande som ges en annan myndighet att meddela föreskrifter vara exakt avgränsat. Med avgränsning kan avses till exempel en tidsmässig avgränsning eller en avgränsning i sak.

I propositionen föreslås flera bemyndiganden för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter. I förslaget till 35 a § föreskrivs om övningsbanor. I 4 mom. bemyndigas Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter. Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om ansökningsförfarandet för övningsbanor samt om deras dimensionering, konstruktion, utrustning och anordningar. Det anses att Transport- och kommunikationsverket behöver bemyndigas att meddela föreskrifter för att kraven på övningsbanornas egenskaper ska kunna ses över vid behov och uppdateras enligt en snabb tidtabell, till exempel så att de bättre beaktar fordonens tekniska egenskaper. Bemyndigandet att meddela föreskrifter om övningsbanors egenskaper och om ansökningsförfarandet är tekniskt och gäller små detaljer och ger inte myndigheten någon betydande prövningsrätt. Bemyndigandet att meddela föreskrifter är begränsat i sak på det sätt som beskrivs ovan.

Det föreslås att ett nytt bemyndigande att meddela föreskrifter fogas till lagens 53 § 4 mom. I lagens 53 § föreskrivs det om förarexamens innehåll och genomförandet av examen. Transport-

⁸² Se t.ex. GrUU 9/2012 rd, GrUU 74/2002 rd, GrUU 57/2010 rd.

⁸³ Se t.ex. GrUU 17/2012 rd, GrUU 9/2012 rd, s. 2/I, GrUU 57/2010 rd, s. 2/II.

⁸⁴ Se RP 1/1998 rd, s. 133/II.

och kommunikationsverkets gällande bemyndigande att meddela föreskrifter i 4 mom. kompletteras så att Transport- och kommunikationsverket i fortsättningen får meddela en föreskrift om anlitande av tolk vid prov för förarexamen. Det är tillåtet att anlita tolk i vissa bestämda situationer vid prov för förarexamen, till exempel när examinandens modersmål är ett annat än finska, svenska eller engelska och han eller hon inte behärskar något av dessa språk väl eller om examinanden är analfabet. Bemyndigandet att meddela föreskrifter hänför sig till det praktiska genomförandet av förarexamen och gäller mindre detaljer. Bemyndigandet att meddela föreskrifter är begränsat i sak och ger inte myndigheten någon betydande prövningsrätt. Det preciserade bemyndigandet att meddela föreskrifter klarlägger lagstiftningen.

I förslaget till 56 a § föreskrivs det om verksamhet vid fusk som upptäckts vid teoriprovet för förarexamen. Med stöd av 3 mom. meddelar Transport- och kommunikationsverket närmare föreskrifter om verksamhet som är att betrakta som fusk och om påvisande av fusk samt om förfarandet i sådana fall. Enligt 1 mom. betraktas som fusk en oärlig gärning eller underlåtelse som har som syfte att ge en felaktig bild av de egna kunskaperna eller en annan persons kunskaper. I motiveringen till paragrafen ges exempel på vad som kan avses med fusk. Under beredningen ansågs det nödvändigt att föreslå att det i lagen ges en tämligen allmän definition av vad som avses med fusk, eftersom det konkreta sätten att fuska till sin karaktär är mycket varierande och föränderliga. Det är motiverat att ge en mer detaljerad definition av fusk på föreskriftsnivå för att myndigheten ska ha en möjlighet att snabbt precisera regleringen om det under provtillfällen konstateras att regleringen inte är tillräckligt täckande eller detaljerad. Bemyndigandet att utfärda närmare föreskrifter om och konstaterade av fusk, försök till fusk och om förfarandet vid fusk ansågs viktigt, eftersom det är sannolikt att de många och ständigt föränderliga metoderna för fusk, inklusive användningen av olika tekniska hjälpmedel, kräver att regleringen ses över med jämna mellanrum. Bemyndigandet att meddela föreskrifter om förfaringssätten vid fusk gäller mindre detaljer och ger inte myndigheten någon omfattande prövningsrätt. Transport- och kommunikationsverket har på motsvarande sätt bemyndigats att meddela föreskrifter⁸⁵ i fråga om provet och företagartestet för taxiförare.

Överföring av förvaltningsuppgifter på andra än myndigheter

I utkastet till proposition föreslås det att lagens 4 kap. utökas med en ny 35 c §, där det föreskrivs om tillsyn över övningsbanor. För tillsynen svarar Transport- och kommunikationsverket. I utkastet till proposition föreslås det att uppgiften också ska kunna skötas som en serviceuppgift och genom att vid behov anlita experter.

Vid lagstadgad tillsyn är det fråga om myndighetsuppgifter, och när de sköts av någon annan än en myndighet måste saken bedömas i enlighet med 124 § i grundlagen. Enligt den paragrafen kan offentliga förvaltningsuppgifter anförtros andra än myndigheter endast genom lag eller med stöd av lag, om det behövs för en ändamålsenlig skötsel av uppgifterna och det inte äventyrar de grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten eller andra krav på god förvaltning. Uppgifter som innebär betydande utövning av offentlig makt får däremot bara anförtros myndigheter.

Grundlagsutskottet har i sin utlåtandep Praxis närmare avgränsat villkoren för att offentliga förvaltningsuppgifter ska anförtros andra än myndigheter. Grundlagsutskottet har i sitt utlåtande GrUU 26/2017 rd om regeringens propositioner RP 15/2017 rd, RP 47/2017 rd, RP52/2017 rd,

⁸⁵ Se lag 299/2021 och RP 176/2020 rd, samt Transport- och kommunikationsverkets föreskrifter TRAFICOM/523956/03.04.03.00/2019 och TRAFICOM/391032/03.04.03.00/2020.

RP 57/2017 rd, RP 71/2017 rd på ett heltäckande sätt behandlat ramvillkoren för överföring av offentliga förvaltningsuppgifter med avseende på 124 § i grundlagen.

Vid bedömning av ändamålsenligheten ska utöver förvaltningens effektivitet och andra interna behov också enskilda personers och sammanslutningars behov beaktas⁸⁶. Också förvaltningsuppgifternas art ska beaktas⁸⁷. I sin vedertagna utlåtanedpraxis har grundlagsutskottet framhåvt att kravet på ändamålsenlighet är ett juridiskt villkor och att det från fall till fall måste bedömas om kravet uppfylls⁸⁸. Huruvida kravet på ändamålsenlighet uppfylls måste bedömas från fall till fall varje gång en offentlig förvaltningsuppgift föreslås bli anförtrodd någon utanför myndighetsorganisationen⁸⁹.

I sina bedömningar av om kravet på ändamålsenlighet uppfylls har grundlagsutskottet vägt in bland annat den specialkompetens eller de resurser som behövs för uppgifterna⁹⁰. Kravet på ändamålsenlighet handlar inte enbart om ekonomisk ändamålsenlighet, även om det på behörigt sätt måste fästas adekvat hänseende vid de ekonomiska konsekvenserna⁹¹. Också det huruvida myndighetens personella resurser räcker till har betydelse⁹².

Ett ytterligare villkor för att offentliga förvaltningsuppgifter ska få anförtros andra än myndigheter är enligt 124 § i grundlagen dessutom att det inte äventyrar de grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten eller andra krav på god förvaltning. Enligt motiveringen understryker bestämmelsen betydelsen av att de som sköter offentliga förvaltningsuppgifter ska vara utbildade för ändamålet och sakkunniga samt att de ska stå under tillräcklig offentlig tillsyn⁹³.

Enligt grundlagsutskottets tolkningspraxis innebär tryggande av kraven på rättssäkerhet och god förvaltning i den mening som avses i 12 4 § i grundlagen att de allmänna förvaltningslagarna iakttas när ärenden behandlas och att de som handlägger ärenden handlar under tjänsteansvar⁹⁴.

I 35 c § i utkastet till proposition föreslås det att Transport- och kommunikationsverket ska svara för tillsynen över övningsbanor. Enligt bestämmelsen kan verket ordna de uppgifter som hänför sig till tillsynen eller skaffa behövliga tjänster av privata eller offentliga serviceproducenter. I körkortslagen föreskrivs det om lagstadgad utbildning och tillsyn över den. I 35 § 2 mom. i utkastet till proposition föreslås det att körundervisning i halt väglag i regel ska ges på övningsbana. Bestämmelser om övningsbanor ingår i 35 a § och bestämmelser om tillsyn över banor ingår i 35 c § i utkastet till proposition.

Enligt bestämmelserna om tillsyn har Transport- och kommunikationsverket tillträde till de lokaler som används i övningsbanans verksamhet för att kunna genomföra tillsynen samt trätt att trots sekretessbestämmelserna få se de handlingar som behövs för tillsynen. Övningsbanorna

⁸⁶ RP 1/1998 rd, s. 179/II, GrUU 8/2014 rd, s. 3/II, GrUU 16/2016 rd, s. 3.

⁸⁷ RP 1/1998 rd, s. 179/II, se t.ex. GrUU 6/2013 rd, s. 2/II, GrUU 65/2010 rd, s. 2/II, GrUU 57/2010 rd, s. 5/I.

⁸⁸ GrUU 44/2016 rd, s. 5, GrUU 16/2016 rd, s. 3, GrUU 12/2014 rd, s. 2/II, GrUU 8/2014 rd, s. 3/II, GrUU 5/2014 rd, s. 3/I, GrUU 23/2013 rd, s. 3/I, GrUU 65/2010 rd, s. 2/II, GrUU 57/2010 rd, s. 5/I, GrUU 48/2010 rd, s. 4/I och de utlåtanden som det hänvisas till i dem. Se också RP 1/1998 rd, s. 179/II.

⁸⁹ Se t.ex. GrUU 44/2016 rd, s. 5.

⁹⁰ GrUU 29/2013 rd, s. 2, GrUU 37/2010 rd, s. 5/I.

⁹¹ GrUU 11/2006 rd, s. 2-3.

⁹² GrUU 23/2013 rd, s. 3/II, GrUU 6/2013 rd, s. 2/II.

⁹³ RP 1/1998 rd, s. 179/II.

⁹⁴ GrUU 33/2004 rd, s. 7/II, GrUU 46/2002 rd, s. 10.

ska trots sekretessbestämmelserna visa upp de handling som behövs för tillsynen, tillåta granskning av de uppgifter som hänför sig till övningsbanorna och lämna övriga uppgifter som behövs för tillsynen.

Som en serviceuppgift i kombination med förarexamensverksamheten ankommer det på den som tar emot examen att sköta de praktiska tillsynsåtgärderna, som i huvudsak består av att besöka övningsbanan, följa undervisningen och granska att banans verksamhet uppfyller villkoren i lagar, förordningar och föreskrifter. Över tillsynsbesöken upprättas en rapport för verket, där upptäckta brister eller försummelser uppges. Det är verkets uppgift att utifrån den bedöma om fortsatta åtgärder behövs och besluta om dem liksom om andra saker som hänför sig till tillsynen. I de praktiska tillsynsuppgifterna ingår inte självständig prövning eller rätt att använda maktmedel, varför uppgifterna inte kan anses innebära betydande utövning av offentlig makt.

Enligt förslaget till 35 c § kan Transport- och kommunikationsverket anlita experter för tillsynen. I bestämmelsen föreskrivs det om experternas straffrättsliga tjänsteansvar och om tillämpning av bestämmelserna om skadestånd. Experten utför inte självständig tillsyn eller utövar befogenheter som tillkommer myndigheterna, utan bistår Transport- och kommunikationsverket vid tillsynen när verket inte har behövlig sakkunskap till exempel på grund av de tekniska särdrag som hänför sig till systemen. Grundlagsutskottet har ansett att nödvändighetskravet för att anlita experter kan uppfyllas, om myndigheten inte har den kompetens eller de resurser som granskningen kräver⁹⁵.

Enligt förslaget till 35 c § ska övningsbanans verksamhet ordnas så att övervakarna har tillträde till alla lokaler och fordon som används i verksamheten för att kunna genomföra tillsynen. Verksamheten får inte bedrivas i sådana lokaler där tillsynen förhindras.

För att tillsynen över övningsbanorna ska skötas på ändamålsenligt sätt är det nödvändigt att tillsynen vid behov kan skötas som en serviceuppgift. Förfarandet äventyrare inte de grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten eller andra krav på god förvaltningen. Den reglering som gäller tillsynen anses vara tillräckligt noga avgränsad och uppfylla grundlagens krav.

I 35 b § i utkastet till proposition föreslås dessutom bestämmelser om en tillsynsavgift för övningsbanor. Tillsynsavgiften ska täcka kostnaderna för tillsynen över övningsbanorna. Grundlagsutskottet har behandlat gränsdragningen mellan skatter och avgifter bland annat i sitt utlåtande GrUU 66/2002 rd om järnvägslagen, i sitt utlåtande GrUU 67/2002 rd om Finansinspektion samt i utlåtandena GrUU 61/2002 rd och GrUU 3/2003 rd, som bägge gällde kommunikationsmarknadslagen. Saken har också behandlats i grundlagsutskottets utlåtande GrUU 9/2004 rd om dataskydd vid elektronisk kommunikation. Grundlagsutskottet har av hävd ansett att det typiska för avgifter är att de är ersättningar eller vederlag för tjänster från det allmännas sida medan övriga betalningar till staten däremot är skatter i konstitutionell bemärkelse.

Grundlagsutskottet har i sina utlåtanden behandlat vad en avgift ska uppfylla för att den ska vara en avgift och inte en skatt i konstitutionell bemärkelse. De prestationer för vilka avgiften tas ut ska kunna specificeras på något sätt. Om det däremot allmänt tas ut ett penningbelopp för finansiering av någon verksamhet är det snarare frågan om en konstitutionell skatt än en avgift. Det oaktat är full kostnads motsvarighet inte villkoret för att en penningprestation ska betraktas som avgift. Avgiftens storlek och grunderna för bestämning av avgiften ska i alla fall ha kvar något slag av samband med kostnaderna för prestationen. Ju större skillnaden mellan en avgift och kostnaderna för en prestation inte minst i samband med en offentligrättslig uppgift är, desto

⁹⁵ GrUU 29/2013 rd.

närmare ligger det till hands att betrakta prestationen som en konstitutionell skatt. Det spelar också en viss roll om det är frivilligt eller obligatoriskt att ta emot prestationen. Det talar för en skatt om det inte går att tacka nej till prestationer som någon är skyldig att tillhandahålla och skyldigheten direkt med stöd av lag gäller rättssubjekt som uppfyller vissa rekvisit. Att en penningprestation möjligen har ett begränsat syfte spelar ingen roll vid bedömningen av prestationens konstitutionella natur.

Den föreslagna tillsynsavgiften för övningsbanor gäller övningsbanor som fått godkännande och den tas ut som ersättning för kostnaderna för lagstadgad tillsyn över övningsbanorna. Trots att de tillsynsåtgärder som gäller en enskild övningsbana kan variera från år till år ska avgiften vara lika stor. Bestämmelser om avgiftens storlek ingår i kommunikationsministeriets förordning om Transport- och kommunikationsverkets avgiftsbelagda prestationer som gäller transport. På grundval av kostnaderna för tillsynen har avgiftens uppskattats till 100 euro och den tas ut kalenderårsvis från och med det år då övningsbanan godkänns. När det gäller tillsynsavgiften är det inte (går det inte att göra) någon skillnad mellan vilken slags övningsbana det är fråga om. Om det till exempel i slutet av säsongen till följd av väderförhållandena är osäkert huruvida isbanan kommer att öppnas följande år, kan ett gällande godkännande återtas. Man kan ansöka om avgiftsfritt godkännande på nytt när man åter vill ta banan i bruk.

Tillämpning på Åland

Enligt 18 § 21 punkten i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) har landskapet lagstiftningsbehörighet i fråga om vägtrafik.

De förslag i propositionen som anknyter till de grundläggande fri- och rättigheterna är exakta, tidsmässigt begränsade och motiverade i förhållande till skyddsintressena. Den föreslagna regleringen har getts en begränsad omfattning som mot bakgrund av dess syften ska ses som nödvändig och proportionell. Förslagen innebär inte ingrepp i kärnområdet för de grundläggande fri- och rättigheter som fastställts i grundlagen.

På de grunder som anges ovan kan lagförslagen behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

Kläm

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

Lag

om ändring av körkortslagen

I enlighet med riksdagens beslut

upphävs i körkortslagen (386/2011) 97 § och 88 § 3 mom. 4 punkten,

ändras 5 § 1 mom. 8 punkten och 5 § 6 mom., 7 § 2 mom., 9 § 2 mom., 10 § 1 mom. 1 punkten, det inledande stycket i 10 § 2 mom. och 10 § 4 mom., det inledande stycket i 16 § 1 mom. och 16 § 1 mom. 3 punkten samt 16 § 3 mom., 20 § 1 mom., 26 § 1 mom., 32 § 1 mom., 35 § 2 mom., 37 § 1 och 2 mom., 38 § 1 mom., 44 § 1 och 3 mom., 53 § 4 mom., 54 § 2 mom., 60 § 2 mom., 62 § 1 mom. det inledande stycket i 64 § 2 mom. och 64 § 2 mom. 2 punkten, 70 § 1 mom. 3 punkten, 88 § 3 mom. 3 punkten, 93 § 2 mom., rubriken för 95 § och 95 § 1 mom. samt 100 §,

av dem 5 § 1 mom. 8 punkten och 5 § 6 mom. samt 9 § 2 mom. sådana de lyder i lag 563/2020, 7 § 2 mom., 44 § 1 och 3 mom., 54 § 2 mom. och 60 § 2 mom. sådana de lyder i lag 387/2018, 10 § 1 mom. 1 punkten, det inledande stycket i 10 § 2 mom. och 10 § 4 mom., det inledande stycket i 16 § 1 mom. och 16 § 1 mom. 3 punkten samt 16 § 3 mom., 26 § 1 mom., 35 § 2 mom., 37 § 1 och 2 mom., 38 § 1 mom., 53 § 4 mom., 62 § 1 mom., 88 § 3 mom. 3 punkten och 100 § sådana de lyder i lag 938/2018, 32 §:n 1 mom., sådant det lyder i lag 15/2019, 64 § 2 mom. 2 punkten sådan den lyder i lag 70/2015, 70 § 1 mom. 3 punkten sådan den lyder i lag 1614/2015, 93 § 2 mom. sådant det lyder i lag 734/2018 samt rubriken för 95 § och 95 § 1 mom. sådana de lyder i lag 1510/2019 och

fogas till 6 § 2 mom., sådant det lyder delvis ändrat i lag 731/2016 en ny 5 punkt, till lagen nya 35 a—35 c, 51 a, 56 a och 61 a § samt till 113 §, sådan den lyder delvis ändrad i lag 1081/2012, nya 6, 7, 8 och 9 mom. som följer:

5 §

Ålderskrav

Minimiåldern för körkort är

8) 21 år för kategorierna D1 och D1E eller, om personen har avlagt yrkesinriktad grundexamen som förbereder för uppgifter som bussförare och har annan grundläggande yrkeskompetens för bussförare än sådan som förvärvats genom en utbildning i snabbare tempo, 18 år,

Med avvikelse från 1 mom. 5 punkten är minimiåldern för körkort för kategori B 17 år, om vårdnadshavaren till den som avlägger körkort har gett samtycke enligt 9 § 2 mom. till avläggande av körkort. Då är körrätten begränsad så att körrätten för kategori B inte är i kraft lördagar från klockan 00 till klockan 05 och söndagar från klockan 00 till klockan 05. Denna begränsning är i kraft tills körrättsinnehavaren har fyllt 18 år.

6 §

Körrätt

Körrätt saknas om

- 4) körrätten har upphört,
 - 5) körrättsinnehavaren iakttar inte den begränsning som avses i 5 § 6 mom.
-

7 §

Körrättens omfattning

Kategori A innefattar dock körrätt för kategorierna A1 och A2, kategori A2 körrätt för kategori A1, kategori C körrätt för kategori C1, kategori CE körrätt för kategori C1E och körrätt för kategori DE eller D1E, om körrättsinnehavaren har körrätt för kategori D eller D1, kategori D körrätt för kategori D1, kategori DE körrätt för kategori D1E och kategorierna C1E, CE, D1E och DE körrätt för kategori BE. Alla kategorier utom kategori T innefattar körrätt för kategori AM och kategorierna A1, A2, A och B körrätt för kategori T.

9 §

Att ansöka om körkortstillstånd

Körkortstillstånd får beviljas tidigast ett år innan sökanden uppfyller ålderskravet för körkortskategorin i fråga. Körkortstillstånd för kategori B kan dock beviljas tidigast när sökanden fyller 16 år. För körrätt för fordonskombination enligt 7 § 4 mom. ska den som ansöker om körkortstillstånd ha körrätt för kategori B. Om minimiåldern för körkortskategorin är under 18 år och sökanden inte har fyllt 18 år, krävs vårdnadshavarens samtycke. Samtycke är ett villkor för avläggande av förarexamen och det gäller även i 5 § 6 mom. avsedda personer som avlägger körkort.

10 §

Bilagor till ansökan

Till ansökan ska fogas

1) ett högst sex månader gammalt läkarutlåtande och dessutom ett läkarutlåtande som hör till ett medicinskt specialområde, om ett sådant behövs för att behandla ansökan utifrån läkarutlåtandet eller annars av en orsak som kommit till Transport- och kommunikationsverkets kännedom,

Läkarutlåtande eller läkarutlåtande som hör till ett medicinskt specialområde enligt 1 mom. 1 punkten krävs dock inte om det inte behövs till följd av ett läkarutlåtande eller annars av en orsak som kommit till Transport- och kommunikationsverkets kännedom, om

Den som ger upplysningar enligt 1 mom. 5 punkten ska enligt bestämmelserna om inlämnande av ansökan i 9 § 3 mom. underrätta Transport- och kommunikationsverket om sådana förändringar i arbetsuppgifterna som har samband med upplysningarna. Närmare bestämmelser om kraven i anslutning till de upplysningar som ska lämnas enligt 1 mom. 5 punkten och, vid behov, om andra krav enligt 1 mom. utfärdas genom förordning av statsrådet.

16 §

Villkor och begränsningar i körkort

Till ett körkortstillstånd och ett körkort kan utöver villkor och begränsningar enligt 5 § 2—4 mom. och 68 a § 2 mom. också fogas ett villkor om att

3) körrättsinnehavaren inom utsatt tid ska lämna in ett läkarutlåtande eller ett läkarutlåtande som hör till ett medicinskt specialområde till polisen.

Med undantag för villkor som avses 1 mom. 3 punkten och den begränsning som avses i 5 § 6 mom. ska villkoren och begränsningarna antecknas på körkortet i anslutning till den körkortskategori som villkoret eller begränsningen gäller.

20 §

Kontroll av förarens hälsotillstånd och prestationsförmåga

Polisen kan förordna att en körrättsinnehavare ska lämna in ett läkarutlåtande eller ett läkarutlåtande som hör till ett medicinskt specialområde över att innehavaren uppfyller de medicinska kraven eller ett intyg över prov på körförmåga eller över nytt körprov, om det finns anledning att misstänka att han eller hon inte längre uppfyller de medicinska kraven för körkort eller på grund av sitt hälsotillstånd inte längre riskfritt kan köra ett fordon som han eller hon har körrätt för.

26 §

Utlämnande av körkort

Körkortet sänds till sökanden per post. Transport- och kommunikationsverket lämnar ut körkortet, om det inte kan skickas per post på grund av att myndigheten måste få sökandens gamla körkort eller av någon annan orsak som hänför sig till dokumentssäkerhet eller till utförande av någon uppgift enligt denna lag. Närmare bestämmelser om hinder för att sända körkort per post, förfarandet vid postning och andra krav på postningen samt förstörande av sökandens gamla körkort får utfärdas genom förordning av statsrådet.

32 §

Skyldighet att medföra och visa upp körkort och andra tillstånd eller intyg

Körkort, temporärt körkort, tillfälligt körkort, internationellt körkort, undervisningstillstånd, övningstillstånd för motorcykel, förarbevis för moped utfärdat i någon annan EU- eller EES-stat än Finland, trafiklärtillstånd, tillstånd för undervisningspraktik och intyg över förarexamen ska medföras vid körning och på anmodan visas upp för en polisman eller för en tullman eller gränsbevakningsman som fullgör tjänsteåligganden som hänför sig till trafikövervakning.

35 §

Utbildningskrav för körkort i grupp 1

En person som avlägger körkort för bil i kategori B ska före förarexamen få utbildning som förbättrar hans eller hennes färdigheter att köra under svåra förhållanden och även i övrigt stöder en säker och ansvarsfull körstil som följer reglerna. Utbildningen ska särskilt stärka färdigheterna att upptäcka och undvika farliga situationer och faktorer som kan öka olycksrisken genom att de försämrar förarens körförmåga. Utbildningen ska innefatta undervisning i särdragen hos och de risker som hänför sig till trafiksituationer med anknytning till förarens riskbeteende samt i att identifiera särdragen hos och riskerna med körning i mörker och halt väglag, såsom hur en hal vägyta påverkar kontrollen över fordonet samt i hur körhastighet, avstånd till fordonet framför och korrekta observationer påverkar förarens möjligheter att reagera och hur hastigheten påverkar bromssträckan och kontrollen över fordonet. Körundervisningen i halt väglag ordnas som prov på och träning av körning på övningsbana. Om närmaste övningsbana finns på över 80 kilometers avstånd från den kommuns eller stads centrum där den som avlägger körkort får körundervisning inom den utbildning som avses i detta moment, får körundervisningen i halt väglag ordnas med simulator. Utbildningen ska ta tio timmar och innefatta teoriundervisning och körundervisning, som delvis får ske med simulator.

35 a §

Övningsbanor

En övningsbana ska vara så konstruerad, dimensionerad och utrustad och i sådant skick att den lämpar sig för övning i körning i halt väglag. Banan ska ha den utrustning som övningen och säkerheten förutsätter och de anordningar som behövs. Obehörig trafik på banområdet under övningen ska förhindras på ett klart märkbart sätt.

Transport- och kommunikationsverket godkänner övningsbanor som används i förarutbildning. Till ansökan om godkännande som övningsbana ska fogas uppgifter om banan samt om dess dimensionering, anordningar och utrustning. En ansökan om godkännande som övningsbana förfaller om den av en orsak som beror på sökanden inte har kunnat behandlas inom ett år efter det att ansökan anlände.

Godkännande som övningsbana gäller tills vidare. Godkännandet kan återkallas, om banan inte längre uppfyller villkoren för godkännandet och bristerna och försummelserna är allvarliga eller väsentliga och anmärkningar eller varningar som getts banhållaren inte har lett till att bristerna rättats till.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om förfarandet för ansökan om godkännande som övningsbana samt om övningsbanors dimensionering, konstruktion, utrustning och anordningar.

35 b §

Tillsynsavgift för övningsbanor

För att täcka kostnaderna för tillsynen över övningsbanor och för andra myndighetsuppgifter tas det varje kalenderår ut en tillsynsavgift för övningsbanor från och med det år då övningsbanan godkänns. Bestämmelser om avgiftens storlek utfärdas genom kommunikationsministeriets förordning om Transport- och kommunikationsverkets avgiftsbelagda prestationer som gäller transport. Tillsynsavgiften är direkt utsökbar, och på indrivningen av den tillämpas lagen om verkställighet av skatter och avgifter.

35 c §

Tillsyn över övningsbanor

Transport- och kommunikationsverket svarar för tillsynen över övningsbanor. Verket kan ordna de uppgifter som hänför sig till tillsynen eller skaffa behövliga tjänster av privata eller offentliga serviceproducenter.

Vid tillsynen kan verket anlita en expert som är insatt i förarutbildningssystemet och examenssystemet och kraven på dem. I denna uppgift omfattas experten av bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen.

Övningsbanorna ska trots sekretessbestämmelserna visa upp de handlingar som behövs för tillsynen, tillåta granskning av de uppgifter som hänför sig till övningsbanans verksamhet och lämna övriga uppgifter som behövs för tillsynen. Övningsbanans verksamhet ska ordnas så att övervakarna har tillträde till alla lokaler och fordon som används i verksamheten för att kunna genomföra tillsynen.

37 §

Utbildning i anslutning till körförbud för nya förare samt återlämnande av körkort efter körförbud

Om en förare meddelas körförbud för trafikbrott eller återkommande trafikförseelser eller av en polisman meddelat temporärt körförbud under två år från det att den första körkorten för körkortskategori AM, T eller B erhöles, är ett villkor för att körkortet ska återlämnas efter att körförbudet upphört att föraren har fått efterutbildning om riskbeteende och dess inverkan på trafiksäkerheten. Bestämmelsen tillämpas också på en sådan innehavare av körkort för motorcykel som inte har körkort för bil, under två år efter erhållandet av den första körkorten för motorcykel. Om de övervakningstider som avses i detta moment överlappar varandra eller följer på varandra utan avbrott, betraktas övervakningstiderna som en enda övervakningsperiod.

För att körkortet ska återlämnas efter ett sådant körförbud som avses i 1 mom. krävs det att den som meddelats körförbud visar upp ett intyg över att han eller hon fått den utbildning som avses i 1 mom. Utbildningen ska ha avlagts efter det att körförbudet meddelades. Intyget är specifikt för respektive körkortskategori.

38 §

Minimiålder för körundervisning och övningskörning

Körundervisning och övningskörning för körkort i kategori B får inledas tidigast när den som avlägger körkort fyller 16 år och för andra kategorier tidigast sex månader innan den minimiålder som krävs uppnås. Körundervisning och övningskörning i trafiken får dock inledas först när den som avlägger körkort har fyllt 15 år.

44 §

Beviljande av undervisningstillstånd och undervisningstillståndets giltighetstid

Undervisningstillstånd för kategori B beviljas för tre år och det beviljas tidigast när den som avlägger körkort fyller 16 år. Andra undervisningstillstånd beviljas för nio månader och de beviljas tidigast sex månader innan den som avlägger körkort uppnår minimiåldern för körkort i

den kategori som övningsfordonet representerar. Bestämmelser om minimiåldern för inledande av körundervisning och övningskörning finns i 38 § 1 mom.

I ett undervisningstillstånd ska innehavaren av tillståndet, den som avlägger körkort och körkortskategorin anges och i kategori AM även fordonskategorin. Om ett undervisningstillstånd i enlighet med 2 mom. beviljas till två personer ska den ena av dem utfärda det intyg över i 35 § 3 mom. avsedd körundervisning som krävs för deltagande i förarexamen.

51 a §

Kännetecken för minderåriga förare

Ett fordon som körs av en i 5 § 6 mom. avsedd förare som är under 18 år ska förses med ett grön-gult sexkantigt kännetecken som ska fästas på ett synligt ställe bak på fordonet.

Närmare bestämmelser om kännetecknet och dess användning får utfärdas genom förordning av statsrådet.

53 §

Hur förarexamen är uppbyggd och hur den genomförs

Bestämmelser om körprovets längd samt mottagandet av körprov och undantag från kravet på pedal utfärdas genom förordning av statsrådet. Närmare bestämmelser om teoriprov, examensfordon och andra krav på förarexamen får utfärdas genom förordning av statsrådet. Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om innehållet i teoriprov, körprov och manöverprov, om anlitaudet av tolk vid prov samt om hur proven genomförs i praktiken.

54 §

Förutsättningar för att delta i förarexamen

Körkortstillstånd enligt 1 mom. 1 punkten krävs inte och körförbud som meddelats tills vidare eller temporärt utgör inte något hinder för att avlägga examen, om polisen har ålagt personen att avlägga nytt körprov. Om en person har meddelats körförbud tills vidare på den grunden att han eller hon inte längre uppfyller de medicinska kraven för körkortstillstånd, utgör körförbudet inte heller hinder för avläggande av examen för att återfå körrätten, om en läkare förutsätter eller rekommenderar det enligt ett läkarutlåtande som visas upp.

56 a §

Vid avläggande av teoriprovet för förarexamen konstaterat fusk

Om en person som deltar i ett sådant teoriprov för förarexamen som avses i 53 § eller en tolk som anlitas vid provet under provet konstateras göra sig skyldig till verksamhet som är att betrakta som fusk, ska den som ordnar provet avbryta provet för personen i fråga och underkänna provprestationen. Som fusk betraktas en oärlig gärning eller underlåtelse som har som syfte att ge en felaktig bild av de egna kunskaperna eller en annan persons kunskaper.

Transport- och kommunikationsverket meddelar ett tidsbundet förbud på sex månader att delta i teoriprovet för förarexamen för en examinand som konstateras ha gjort sig skyldig till verksamhet som är att betrakta som fusk vid provet och ett tidsbundet förbud på sex månader att bistå som tolk vid teoriprovet för förarexamen för en tolk som konstateras ha gjort sig skyldig till verksamhet som är att betrakta som fusk vid provet. Tidsfristen räknas från den provdag då den verksamhet som är att betrakta som fusk skedde eller från den dag då tolkens verksamhet som är att betrakta som fusk konstaterades. Transport- och kommunikationsverkets beslut om ett tidsbundet förbud att delta i ett prov är verkställbart även om beslutet inte har vunnit laga kraft.

Uppgifter om tolkar som gjort sig skyldiga till verksamhet som är att betrakta som fusk vid teoriprovet i förarexamen lagras och underhålls vid Transport- och kommunikationsverket på det sätt som föreskrivs i 233 § i lagen om transportservice (320/2017). Transport- och kommunikationsverket meddelar närmare föreskrifter om verksamhet som är att betrakta som fusk och om påvisande av fusk samt om förfarandet i sådana fall.

60 §

Körkort utfärdat i en konventionsstat

Bestämmelserna i 1 mom. gäller också körkort och internationella körkort utfärdade enligt de regionala bestämmelserna i Hongkong, Macao och Taiwan samt körkort utfärdade på Färöarna och Grönland.

61 a §

Körkort för kategori B för 17-åringar som utfärdats utomlands.

Bestämmelserna i 59—61 § gäller också körkort för kategori B som utfärdats utomlands och vars innehavare är 17 år. För att byta ut en minderårigs körkort för kategori B förutsätts dessutom vårdnadshavarens samtycke.

Bestämmelserna i 5 § 6 mom. om begränsningar av körrätten och bestämmelserna i 51 a § om kännetecken för minderåriga förare gäller också 17-åriga innehavare av körkort som utfärdats utomlands vid körning i Finland.

62 §

Skyldighet att lämna in körkortet i samband med att det byts ut

Om ett utländskt körkort enligt 59—61 a § byts ut mot ett finländskt körkort, ska det utländska körkortet lämnas in till Transport- och kommunikationsverket. Detta gäller också körkort enligt 59 § som förnyas i enlighet med denna lag.

64 §

Körförbud

Polisen ska meddela en körrättsinnehavare körförbud om

2) han eller hon inte har lämnat in läkarutlåtande enligt 20 § 4 mom. eller 112 § 3 mom. inom den lagstadgade tidsfristen eller inte inom den tid som polisen satt ut lämnat in ett i 20 § 1 mom. avsett läkarutlåtande eller ett i 20 § 3 mom. avsett utlåtande av en optiker eller intyg över ny förarexamen, nytt körprov eller nytt prov på körförmåga som avlagts med godkänt resultat,

70 §

Temporärt körförbud

En polisman har rätt att meddela en körrättsinnehavare temporärt körförbud och omhänderta körkortet eller, om körkortet ännu inte har lämnats ut, intyget över förarexamen i följande fall:

3) om det är sannolikt att det finns förutsättningar för att meddela körförbud med stöd av 64 § 2 mom. 3—5 punkten eller 65 §,

88 §

Trafiklärartillstånd

En sökande ska inte anses vara lämplig som trafiklärare på grund av sina personliga egenskaper, om

3) han eller hon utifrån uppgifter i straffregistret under de senaste fem åren och utifrån uppgifter i bötesregistret under de senaste tre åren gjort sig skyldig till brott mot liv och hälsa eller brott som annars tyder på våldsamt uppträdande, sexualbrott eller något annat motsvarande brott och gärningen visar att sökanden är uppenbart olämplig att vara trafiklärare,

93 §

Körkortsförseelse

En förare av ett fordon kan påföras en avgift för trafikförseelse på 40 euro, om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot skyldigheten enligt 32 § att medföra handlingar vid körning eller mot skyldigheten enligt 51 a § att förse fordonet med kännetecken för minderåriga förare.

95 §

Begäran om omprövning och sökande av ändring

Omprövning av ett beslut som en förarexamensmottagare meddelat i samband med skötseln av uppgifter som föreskrivs i denna lag och av beslut som avses i 56 a § 2 mom. i denna lag får begäras hos Transport- och kommunikationsverket. Bestämmelser om begäran om omprövning finns i förvaltningslagen.

100 §

Fastställande av blanketter för läkarutlåtande

Transport- och kommunikationsverket fastställer formuläret för läkarutlåtande enligt denna lag, optikerutlåtande enligt 20 § 3 mom. och anmälningar enligt 21 §.

113 §

Övriga övergångsbestämmelserna

Bestämmelserna i 35 § 2 mom. om utbildning i upptäckande av risker gäller inte personer som har inlett utbildningen i upptäckande av risker före ikraftträdandet av denna lag. Påbörjad utbildning i upptäckande av risker får slutföras med det timantal som anges i de bestämmelser som gällde före ikraftträdandedagen inom ett år efter ikraftträdandet av lagen.

Bestämmelserna i 5 § 6 mom. om begränsad kör rätt för kategori B gäller också personer som har fått kör rätt för kategori B med stöd av dispens före ikraftträdandet av denna lag.

Bestämmelserna i 5 § 6 mom. om begränsad kör rätt för kategori B gäller också personer som är 17 år när denna lag träder i kraft och som har fått kör rätt för kategori B före ikraftträdandet av denna lag på den grunden att de studerar inom yrkesinriktad förarutbildning som omfattar erhållande av kör rätt för lastbil eller buss.

Bestämmelserna i 51 a § 1 mom. om kännetecken för minderåriga förare gäller också personer som avses i 7 och 8 mom. i denna paragraf.

Denna lag träder i kraft den 20 . _____

Helsingfors den 20xx

Statsminister

Sanna Marin

..minister Förnamn Efternamn

Lag

om ändring av körkortslagen

I enlighet med riksdagens beslut:

upphävs i körkortslagen (386/2011) 97 § och 88 § 3 mom. 4 punkten,
ändras 5 § 1 mom. 8 punkten och 5 § 6 mom., 7 § 2 mom., 9 § 2 mom., 10 § 1 mom. 1 punkten, det inledande stycket i 10 § 2 mom. och 10 § 4 mom., det inledande stycket i 16 § 1 mom. och 16 § 1 mom. 3 punkten samt 16 § 3 mom., 20 § 1 mom., 26 § 1 mom., 32 § 1 mom., 35 § 2 mom., 37 § 1 och 2 mom., 38 § 1 mom., 44 § 1 och 3 mom., 53 § 4 mom., 54 § 2 mom., 60 § 2 mom., 62 § 1 mom. det inledande stycket i 64 § 2 mom. och 64 § 2 mom. 2 punkten, 70 § 1 mom. 3 punkten, 88 § 3 mom. 3 punkten, 93 § 2 mom., rubriken för 95 § och 95 § 1 mom. samt 100 §,
av dem 5 § 1 mom. 8 punkten och 5 § 6 mom. samt 9 § 2 mom. sådana de lyder i lag 563/2020, 7 § 2 mom., 44 § 1 och 3 mom., 54 § 2 mom. och 60 § 2 mom. sådana de lyder i lag 387/2018, 10 § 1 mom. 1 punkten, det inledande stycket i 10 § 2 mom. och 10 § 4 mom., det inledande stycket i 16 § 1 mom. och 16 § 1 mom. 3 punkten samt 16 § 3 mom., 26 § 1 mom., 35 § 2 mom., 37 § 1 och 2 mom., 38 § 1 mom., 53 § 4 mom., 62 § 1 mom., 88 § 3 mom. 3 punkten och 100 § sådana de lyder i lag 938/2018, 32 §:n 1 mom., sådant det lyder i lag 15/2019, 64 § 2 mom. 2 punkten sådan den lyder i lag 70/2015, 70 § 1 mom. 3 punkten sådan den lyder i lag 1614/2015, 93 § 2 mom. sådant det lyder i lag 734/2018 samt rubriken för 95 § och 95 § 1 mom. sådana de lyder i lag 1510/2019 och
fogas till 6 § 2 mom., sådant det lyder delvis ändrat i lag 731/2016 en ny 5 punkt, till lagen nya 35 a—35 c, 51 a, 56 a och 61 a § samt till 113 §, sådan den lyder delvis ändrad i lag 1081/2012, nya 6, 7, 8 och 9 mom. som följer:

Gällande lydelse

5 §

Ålderskrav

Minimiåldern för körkort är

8) 21 år för kategorierna D1 och D1E,

Med avvikelse från 1 mom. 5 punkten är minimiåldern för körkort för kategori B och BE 17 år, om det är fråga om en person som studerar inom yrkesinriktad förarutbildning som

Föreslagen lydelse

5 §

Ålderskrav

Minimiåldern för körkort är

8) 21 år för kategorierna D1 och D1E *eller, om personen har avlagt yrkesinriktad grundexamen som förbereder för uppgifter som bussförare och har annan grundläggande yrkeskompetens för bussförare än sådan som förvärvats genom en utbildning i snabbare tempo, 18 år,*

Med avvikelse från 1 mom. 5 punkten är minimiåldern för körkort för kategori B 17 år, om vårdnadshavaren till den som avlägger körkort har gett samtycke enligt 9 § 2 mom.

Gällande lydelse

omfattar erhållande av körkort för lastbil eller buss. När personen anländer till teoriprovet ska studierna påvisas med ett intyg som läroanstalten utfärdat. Innan den minimiålder som föreskrivs i 1 mom. 5 punkten har uppnåtts berättigar körkorten endast till körningar i anslutning till studier som avses i detta moment.

6 §

Körkort

Körkort saknas om

4) körkorten har upphört.
(nya)

7 §

Körkortens omfattning

Kategori A innefattar dock körkort för kategorierna A1 och A2, kategori A2 körkort för kategori A1, kategori C körkort för kategori C1, kategori CE körkort för kategori C1E, kategori D körkort för kategori D1, kategori DE körkort för kategori D1E och kategorierna C1E, CE, D1E och DE körkort för kategori BE. Alla kategorier utom kategori T innefattar körkort för kategori AM och kategorierna A1, A2, A och B körkort för kategori T.

9 §

Att ansöka om körkortstillstånd

Körkortstillstånd får beviljas tidigast ett år innan sökanden uppfyller ålderskravet för körkortskategorin i fråga. Körkortstillstånd

Föreslagna lydelse

till avläggande av körkort. Då är körkorten begränsad så att körkorten för kategori B inte är i kraft lördagar från klockan 00 till klockan 05 och söndagar från klockan 00 till klockan 05. Denna begränsning är i kraft tills körkortsinnehavaren har fyllt 18 år.

6 §

Körkort

Körkort saknas om

4) körkorten har upphört,
5) körkortsinnehavaren iakttar inte den begränsning som avses i 5 § 6 mom.

7 §

Körkortens omfattning

Kategori A innefattar dock körkort för kategorierna A1 och A2, kategori A2 körkort för kategori A1, kategori C körkort för kategori C1, kategori CE körkort för kategori C1E och körkort för kategori DE eller D1E, om körkortsinnehavaren har körkort för kategori D eller D1, kategori D körkort för kategori D1, kategori DE körkort för kategori D1E och kategorierna C1E, CE, D1E och DE körkort för kategori BE. Alla kategorier utom kategori T innefattar körkort för kategori AM och kategorierna A1, A2, A och B körkort för kategori T.

9 §

Att ansöka om körkortstillstånd

Körkortstillstånd får beviljas tidigast ett år innan sökanden uppfyller ålderskravet för körkortskategorin i fråga. Körkortstillstånd

Gällande lydelse

för kategori B kan dock beviljas tidigast två år innan ålderskravet är uppfyllt. För kör rätt för fordonskombination enligt 7 § 4 mom. ska den som ansöker om körkortstillstånd ha kör rätt för kategori B. Om minimiåldern för körkortskategorin är under 18 år och sökanden inte har fyllt 18 år, krävs vårdnadshavarens samtycke. Samtycke är ett villkor för avläggande av förarexamen och det gäller även i 5 § 5 mom. avsedda personer som avlägger körkort.

10 §

Bilagor till ansökan

Till ansökan ska fogas

1) ett högst sex månader gammalt läkarutlåtande och dessutom ett utlåtande av en specialistläkare, om ett sådant behövs för att behandla ansökan utifrån läkarutlåtandet eller annars av en orsak som kommit till Transport- och kommunikationsverkets kännedom,

Läkarutlåtande eller utlåtande av en specialistläkare enligt 1 mom. 1 punkten krävs dock inte om det inte behövs till följd av ett läkarutlåtande eller annars av en orsak som kommit till Transport- och kommunikationsverkets kännedom, om

Den som ger upplysningar enligt 1 mom. 5 punkten ska enligt bestämmelserna om inlämnande av ansökan i 8 c § 1 mom. underrätta Transport- och kommunikationsverket om sådana förändringar i arbetsuppgifterna som har samband med upplysningarna. Närmare bestämmelser om kraven i anslutning till de upplysningar som ska lämnas enligt 1 mom. 5 punkten och, vid behov, om andra krav enligt 1 mom. utfärdas genom förordning av statsrådet.

16 §

Föreslagen lydelse

för kategori B kan dock beviljas tidigast *när sökanden fyller 16 år*. För kör rätt för fordonskombination enligt 7 § 4 mom. ska den som ansöker om körkortstillstånd ha kör rätt för kategori B. Om minimiåldern för körkortskategorin är under 18 år och sökanden inte har fyllt 18 år, krävs vårdnadshavarens samtycke. Samtycke är ett villkor för avläggande av förarexamen och det gäller även i 5 § 6 mom. avsedda personer som avlägger körkort.

10 §

Bilagor till ansökan

Till ansökan ska fogas

1) ett högst sex månader gammalt läkarutlåtande och dessutom ett *läkarutlåtande som hör till ett medicinskt specialområde*, om ett sådant behövs för att behandla ansökan utifrån läkarutlåtandet eller annars av en orsak som kommit till Transport- och kommunikationsverkets kännedom,

Läkarutlåtande eller *läkarutlåtande som hör till ett medicinskt specialområde* enligt 1 mom. 1 punkten krävs dock inte om det inte behövs till följd av ett läkarutlåtande eller annars av en orsak som kommit till Transport- och kommunikationsverkets kännedom, om

Den som ger upplysningar enligt 1 mom. 5 punkten ska enligt bestämmelserna om inlämnande av ansökan i 9 § 3 mom. underrätta Transport- och kommunikationsverket om sådana förändringar i arbetsuppgifterna som har samband med upplysningarna. Närmare bestämmelser om kraven i anslutning till de upplysningar som ska lämnas enligt 1 mom. 5 punkten och, vid behov, om andra krav enligt 1 mom. utfärdas genom förordning av statsrådet.

16 §

Gällande lydelse

Villkor och begränsningar i körkort

Till ett körkortstillstånd och ett körkort kan utöver villkor och begränsningar enligt 5 § 2–4 mom., 68 a § 2 mom. och 97 § 3 mom. också fogas ett villkor om att

3) körrättsinnehavaren inom utsatt tid ska lämna in ett intyg av en läkare eller en speciallistläkare till polisen.

Med undantag för villkor som avses 1 mom. 3 punkten och 97 § 3 mom. ska villkoren och begränsningarna antecknas på körkortet i anslutning till den körkortskategori som villkoret eller begränsningen gäller.

20 §

Kontroll av förares hälsotillstånd och prestationsförmåga

Polisen kan förordna att en körrättsinnehavare ska lämna in ett utlåtande av en läkare eller en specialistläkare över att innehavaren uppfyller de medicinska kraven eller ett intyg över prov på körförmåga eller över nytt körprov, om det finns anledning att misstänka att han eller hon inte längre uppfyller de medicinska kraven för körkort eller på grund av sitt hälsotillstånd inte längre riskfritt kan köra ett fordon som han eller hon har körrätt för.

26 §

Utlämnande av körkort

Körkortet sänds till sökanden per post. Transport- och kommunikationsverket lämnar ut körkortet, om det inte kan skickas per post på grund av att myndigheten måste få sökandens gamla körkort eller av någon annan orsak som hänför sig till dokumentssäkerhet eller till

Föreslagen lydelse

Villkor och begränsningar i körkort

Till ett körkortstillstånd och ett körkort kan utöver villkor och begränsningar enligt 5 § 2–4 mom. och 68 a § 2 mom. också fogas ett villkor om att

3) körrättsinnehavaren inom utsatt tid ska lämna in *ett läkarutlåtande eller ett läkarutlåtande som hör till ett medicinskt specialområde* till polisen.

Med undantag för villkor som avses 1 mom. 3 punkten *och den begränsning som avses i 5 § 6 mom.* ska villkoren och begränsningarna antecknas på körkortet i anslutning till den körkortskategori som villkoret eller begränsningen gäller.

20 §

Kontroll av förares hälsotillstånd och prestationsförmåga

Polisen kan förordna att en körrättsinnehavare ska lämna in ett *läkarutlåtande* eller *ett läkarutlåtande som hör till ett medicinskt specialområde* över att innehavaren uppfyller de medicinska kraven eller ett intyg över prov på körförmåga eller över nytt körprov, om det finns anledning att misstänka att han eller hon inte längre uppfyller de medicinska kraven för körkort eller på grund av sitt hälsotillstånd inte längre riskfritt kan köra ett fordon som han eller hon har körrätt för.

26 §

Utlämnande av körkort

Körkortet sänds till sökanden per post. Transport- och kommunikationsverket lämnar ut körkortet, om det inte kan skickas per post på grund av att myndigheten måste få sökandens gamla körkort eller av någon annan orsak som hänför sig till dokumentssäkerhet eller till

Gällande lydelse

utförande av någon uppgift enligt denna lag. Närmare bestämmelser om hinder för att sända körkort per post, förfarandet vid postning och andra krav på postningen samt återlämnande av sökandens gamla körkort till myndigheten får utfärdas genom förordning av statsrådet.

32 §

Skyldighet att medföra och visa upp körkort och andra tillstånd eller intyg

Körkort, temporärt körkort, tillfälligt körkort, internationellt körkort, undervisningstillstånd, övningstillstånd för motorcykel, förarbevis för moped utfärdat i någon annan EU- eller EES-stat än Finland, trafiklärartillstånd, tillstånd för undervisningspraktik och intyg över förarexamen ska medföras vid körning och på anmodan visas upp för en polisman, för en tullman eller gränsbevakningsman som fullgör tjänsteåligganden som hänför sig till trafikövervakning *eller för en tjänsteman enligt 97 § i vägtrafiklagen som kommunikationsministeriet eller Transport- och kommunikationsverket har förordnat att övervaka trafiken.*

35 §

Utbildningskrav för körkort i grupp 1

En person som avlägger körkort för bil i kategori B ska före förarexamen få utbildning som förbättrar hans eller hennes färdigheter att köra under svåra förhållanden och även i övrigt stöder en säker och ansvarsfull körstil som följer reglerna. Utbildningen ska särskilt stärka färdigheterna att upptäcka och undvika farliga situationer och faktorer som kan öka olycksrisken genom att de försämrar förarens körförmåga. Utbildningen ska innefatta undervisning i att identifiera särdragen hos och riskerna med körning i mörker och halt

Föreslagen lydelse

utförande av någon uppgift enligt denna lag. Närmare bestämmelser om hinder för att sända körkort per post, förfarandet vid postning och andra krav på postningen samt *förförande* av sökandens gamla körkort får utfärdas genom förordning av statsrådet.

32 §

Skyldighet att medföra och visa upp körkort och andra tillstånd eller intyg

Körkort, temporärt körkort, tillfälligt körkort, internationellt körkort, undervisningstillstånd, övningstillstånd för motorcykel, förarbevis för moped utfärdat i någon annan EU- eller EES-stat än Finland, trafiklärartillstånd, tillstånd för undervisningspraktik och intyg över förarexamen ska medföras vid körning och på anmodan visas upp för en polisman eller för en tullman eller gränsbevakningsman som fullgör tjänsteåligganden som hänför sig till trafikövervakning.

35 §

Utbildningskrav för körkort i grupp 1

En person som avlägger körkort för bil i kategori B ska före förarexamen få utbildning som förbättrar hans eller hennes färdigheter att köra under svåra förhållanden och även i övrigt stöder en säker och ansvarsfull körstil som följer reglerna. Utbildningen ska särskilt stärka färdigheterna att upptäcka och undvika farliga situationer och faktorer som kan öka olycksrisken genom att de försämrar förarens körförmåga. Utbildningen ska innefatta undervisning *i särdragen hos och de risker*

Gällande lydelse

väglag, såsom hur en hal vägyta påverkar kontrollen över fordonet samt i hur körhastighet, avstånd till fordonet framför och korrekta observationer påverkar förarens möjligheter att reagera och hur hastigheten påverkar bromssträckan och kontrollen över fordonet. Körundervisningen i halt väglag kan *också* ordnas som prov på och träning av körning på övningsbana *eller något annat motsvarande område som inte används för allmän trafik*. Utbildningen ska ta åtta timmar och innefatta teoriundervisning och körundervisning, som delvis får ske med simulator.

Föreslagen lydelse

som hänför sig till trafiksituationer med anknytning till förarens riskbeteende samt i att identifiera särdragen hos och riskerna med körning i mörker och halt väglag, såsom hur en hal vägyta påverkar kontrollen över fordonet samt i hur körhastighet, avstånd till fordonet framför och korrekta observationer påverkar förarens möjligheter att reagera och hur hastigheten påverkar bromssträckan och kontrollen över fordonet. Körundervisningen i halt väglag ordnas som prov på och träning av körning på övningsbana. Om närmaste övningsbana finns på över 80 kilometers avstånd från den kommuns eller stads centrum där den som avlägger körkort får körundervisning inom den utbildning som avses i detta moment, får körundervisningen i halt väglag ordnas med simulator. Utbildningen ska ta tio timmar och innefatta teoriundervisning och körundervisning, som delvis får ske med simulator.

(nya)

35 a §

Övningsbanor

En övningsbana ska vara så konstruerad, dimensionerad och utrustad och i sådant skick att den lämpar sig för övning i körning i halt väglag. Banan ska ha den utrustning som övningen och säkerheten förutsätter och de anordningar som behövs. Obehörig trafik på banområdet under övningen ska förhindras på ett klart märkbart sätt.

Transport- och kommunikationsverket godkänner övningsbanor som används i förarutbildning. Till ansökan om godkännande som övningsbana ska fogas uppgifter om banan samt om dess dimensionering, anordningar och utrustning. En ansökan om godkännande som övningsbana förfaller om den av en orsak som beror på sökanden inte har kunnat behandlas inom ett år efter det att ansökan anlände.

Godkännande som övningsbana gäller tills vidare. Godkännandet kan återkallas, om banan inte längre uppfyller villkoren för godkännandet och bristerna och försummelserna

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

är allvarliga eller väsentliga och anmärkningar eller varningar som getts banhållaren inte har lett till att bristerna rättats till.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om förfarandet för ansökan om godkännande som övningsbana samt om övningsbanors dimensionering, konstruktion, utrustning och anordningar.

(nya)

35 b §

Tillsynsavgift för övningsbanor

För att täcka kostnaderna för tillsynen över övningsbanor och för andra myndighetsavgifter tas det varje kalenderår ut en tillsynsavgift för övningsbanor från och med det år då övningsbanan godkänns. Bestämmelser om avgiftens storlek utfärdas genom kommunikationsministeriets förordning om Transport- och kommunikationsverkets avgiftsbelagda prestationer som gäller transport. Tillsynsavgiften är direkt utsökbar, och på indrivningen av den tillämpas lagen om verkställighet av skatter och avgifter.

(nya)

35 c §

Tillsyn över övningsbanor

Transport- och kommunikationsverket svarar för tillsynen över övningsbanor. Verket kan ordna de uppgifter som hänför sig till tillsynen eller skaffa behövliga tjänster av privata eller offentliga serviceproducenter.

Vid tillsynen kan verket anlita en expert som är insatt i förarutbildningssystemet och examenssystemet och kraven på dem. I denna uppgift omfattas experten av bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen.

Övningsbanorna ska trots sekretessbestämmelserna visa upp de handlingar som behövs för tillsynen, tillåta granskning av de uppgifter som hänför sig till övningsbanans verksamhet och lämna övriga uppgifter som behövs för tillsynen. Övningsbanans verksamhet

Gällande lydelse

37 §

Utbildning i anslutning till körförbud för nya förare samt återlämnande av körkort efter körförbud

Om en förare meddelas körförbud för trafikbrott eller återkommande trafikförseelser under två år från det att den första körkortet för bil erhöles, är ett villkor för att körkortet ska återlämnas efter att körförbudet upphört att föraren har fått efterutbildning om riskbeteende och dess inverkan på trafiksäkerheten. Bestämmelsen tillämpas också på en sådan innehavare av körkort för motorcykel som inte har körkort för bil, under två år efter erhållandet av den första körkortet för motorcykel. Om de övervakningstider som avses i detta moment överlappar varandra eller följer på varandra utan avbrott, betraktas övervakningstiderna som en enda övervakningsperiod.

För att körkortet ska återlämnas efter ett sådant körförbud som avses i 1 mom. krävs det att den som meddelats körförbud visar upp ett intyg över att han eller hon fått den utbildning som avses i 1 mom.

38 §

Minimiålder för körundervisning och övningskörning

Körundervisning och övningskörning för körkort i kategori B får inledas tidigast två år och för andra kategorier tidigast sex månader innan den minimiålder som krävs uppnås.

Föreslagen lydelse

ska ordnas så att övervakarna har tillträde till alla lokaler och fordon som används i verksamheten för att kunna genomföra tillsynen.

37 §

Utbildning i anslutning till körförbud för nya förare samt återlämnande av körkort efter körförbud

Om en förare meddelas körförbud för trafikbrott eller återkommande trafikförseelser *eller av en polisman meddelat temporärt körförbud* under två år från det att den första körkortet för *körkortskategori AM, T eller B* erhöles, är ett villkor för att körkortet ska återlämnas efter att körförbudet upphört att föraren har fått efterutbildning om riskbeteende och dess inverkan på trafiksäkerheten. Bestämmelsen tillämpas också på en sådan innehavare av körkort för motorcykel som inte har körkort för bil, under två år efter erhållandet av den första körkortet för motorcykel. Om de övervakningstider som avses i detta moment överlappar varandra eller följer på varandra utan avbrott, betraktas övervakningstiderna som en enda övervakningsperiod.

För att körkortet ska återlämnas efter ett sådant körförbud som avses i 1 mom. krävs det att den som meddelats körförbud visar upp ett intyg över att han eller hon fått den utbildning som avses i 1 mom. *Utbildningen ska ha avlagts efter det att körförbudet meddelades. Intyget är specifikt för respektive körkortskategori.*

38 §

Minimiålder för körundervisning och övningskörning

Körundervisning och övningskörning för körkort i kategori B får inledas tidigast *när den som avlägger körkort fyller 16 år* och för andra kategorier tidigast sex månader innan den minimiålder som krävs uppnås. Körundervisning och övningskörning i trafiken får

Gällande lydelse

Körundervisning och övningskörning i trafiken får dock inledas först när den som avlägger körkort har fyllt 15 år.

Föreslagen lydelse

dock inledas först när den som avlägger körkort har fyllt 15 år.

44 §

Beviljande av undervisningstillstånd och undervisningstillståndets giltighetstid

Undervisningstillstånd för kategori B beviljas för tre år och det beviljas tidigast två år innan den som avlägger körkort uppnår minimiåldern för körkortet. Andra undervisningstillstånd beviljas för nio månader och de beviljas tidigast sex månader innan den som avlägger körkort uppnår minimiåldern för körkort i den kategori som övningsfordonet representerar. Bestämmelser om minimiåldern för inledande av körundervisning och övningskörning finns i 38 § 1 mom.

I ett undervisningstillstånd ska innehavaren av tillståndet, den som avlägger körkort och körkortskategorin anges och i kategori AM även fordonskategorin. Om ett undervisningstillstånd i enlighet med 2 mom. beviljas till två personer ska den ena *anges som ansvarig lärare som utfärdar* det intyg över i 35 § 3 mom. avsedd körundervisning som krävs för deltagande i förarexamen.

(nya)

53 §

44 §

Beviljande av undervisningstillstånd och undervisningstillståndets giltighetstid

Undervisningstillstånd för kategori B beviljas för tre år och det beviljas tidigast *när den som avlägger körkort fyller 16 år*. Andra undervisningstillstånd beviljas för nio månader och de beviljas tidigast sex månader innan den som avlägger körkort uppnår minimiåldern för körkort i den kategori som övningsfordonet representerar. Bestämmelser om minimiåldern för inledande av körundervisning och övningskörning finns i 38 § 1 mom.

I ett undervisningstillstånd ska innehavaren av tillståndet, den som avlägger körkort och körkortskategorin anges och i kategori AM även fordonskategorin. Om ett undervisningstillstånd i enlighet med 2 mom. beviljas till två personer ska den ena *av dem utfärda* det intyg över i 35 § 3 mom. avsedd körundervisning som krävs för deltagande i förarexamen.

51 a §

Kännetecken för minderåriga förare

Ett fordon som körs av en i 5 § 6 mom. avsedd förare som är under 18 år ska förses med ett grön-gult sexkantigt kännetecken som ska fästas på ett synligt ställe bak på fordonet.

Närmare bestämmelser om kännetecknet och dess användning får utfärdas genom förordning av statsrådet.

53 §

Gällande lydelse

Hur förarexamen är uppbyggd och hur den genomförs

Bestämmelser om körprovets längd samt mottagandet av körprov och undantag från kravet på pedal utfärdas genom förordning av statsrådet. Närmare bestämmelser om teori- prov, examensfordon och andra krav på förarexamen får utfärdas genom förordning av statsrådet. Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om innehållet i teori- och körprov samt hur de genomförs i praktiken.

54 §

Förutsättningar för att delta i förarexamen

Körkortstillstånd enligt 1 mom. 1 punkten krävs inte och körförbud som meddelats tills vidare utgör inte något hinder för att avlägga examen, om polisen har ålagt personen att avlägga nytt körprov. Om en person har meddelats körförbud tills vidare på den grunden att han eller hon inte längre uppfyller de medicinska kraven för körkortstillstånd, utgör körförbudet inte heller hinder för avläggande av examen för att återfå körrätten, om en läkare förutsätter eller rekommenderar det enligt ett läkarutlåtande som visas upp.

(nya)

Föreslagen lydelse

Hur förarexamen är uppbyggd och hur den genomförs

Bestämmelser om körprovets längd samt mottagandet av körprov och undantag från kravet på pedal utfärdas genom förordning av statsrådet. Närmare bestämmelser om teori- prov, examensfordon och andra krav på förarexamen får utfärdas genom förordning av statsrådet. Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om innehållet i teori- och körprov, *om anlitandet av tolk vid prov* samt *om hur proven genomförs* i praktiken.

54 §

Förutsättningar för att delta i förarexamen

Körkortstillstånd enligt 1 mom. 1 punkten krävs inte och körförbud som meddelats tills vidare *eller temporärt* utgör inte något hinder för att avlägga examen, om polisen har ålagt personen att avlägga nytt körprov. Om en person har meddelats körförbud tills vidare på den grunden att han eller hon inte längre uppfyller de medicinska kraven för körkortstillstånd, utgör körförbudet inte heller hinder för avläggande av examen för att återfå körrätten, om en läkare förutsätter eller rekommenderar det enligt ett läkarutlåtande som visas upp.

56 a §

Vid avläggande av teori- och körprovet för förarexamen konstaterat fusk

Om en person som deltar i ett sådant teori- och körprov för förarexamen som avses i 53 § eller en tolk som anlitas vid provet under provet konstateras göra sig skyldig till verksamhet som är att betrakta som fusk, ska den som ordnar provet avbryta provet för personen i fråga och

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

underkänna provprestationen. Som fusk betraktas en oärlig gärning eller underlåtelse som har som syfte att ge en felaktig bild av de egna kunskaperna eller en annan persons kunskaper.

Transport- och kommunikationsverket meddelar ett tidsbundet förbud på sex månader att delta i teoriprovet för förarexamen för en examinand som konstateras ha gjort sig skyldig till verksamhet som är att betrakta som fusk vid provet och ett tidsbundet förbud på sex månader att bistå som tolk vid teoriprovet för förarexamen för en tolk som konstateras ha gjort sig skyldig till verksamhet som är att betrakta som fusk vid provet. Tidsfristen räknas från den provdag då den verksamhet som är att betrakta som fusk skedde eller från den dag då tolkens verksamhet som är att betrakta som fusk konstaterades. Transport- och kommunikationsverkets beslut om ett tidsbundet förbud att delta i ett prov är verkställbart även om beslutet inte har vunnit laga kraft.

Uppgifter om tolkar som gjort sig skyldiga till verksamhet som är att betrakta som fusk vid teoriprovet i förarexamen lagras och underhålls vid Transport- och kommunikationsverket på det sätt som föreskrivs i 233 § i lagen om transportservice (320/2017). Transport- och kommunikationsverket meddelar närmare föreskrifter om verksamhet som är att betrakta som fusk och om påvisande av fusk samt om förfarandet i sådana fall.

60 §

Körkort utfärdat i en konventionsstat

Bestämmelserna i 1 mom. gäller också körkort och internationella körkort utfärdade enligt de regionala bestämmelserna i Hongkong, Macao eller Taiwan.

(nya)

60 §

Körkort utfärdat i en konventionsstat

Bestämmelserna i 1 mom. gäller också körkort och internationella körkort utfärdade enligt de regionala bestämmelserna i Hongkong, Macao och Taiwan samt körkort utfärdade på Färöarna och Grönland.

61 a §

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

Körkort för kategori B för 17-åringar som utfärdats utomlands.

Bestämmelserna i 59—61 § gäller också körkort för kategori B som utfärdats utomlands och vars innehavare är 17 år. För att byta ut en minderårigs körkort för kategori B förutsätts dessutom vårdnadshavarens samtycke.

Bestämmelserna i 5 § 6 mom. om begränsningar av körrätten och bestämmelserna i 51 a § om kännetecken för minderåriga förare gäller också 17-åriga innehavare av körkort som utfärdats utomlands vid körning i Finland.

62 §

62 §

Skyldighet att lämna in körkortet i samband med att det byts ut

Skyldighet att lämna in körkortet i samband med att det byts ut

Om ett utländskt körkort enligt 59–61 § byts ut till ett finländskt körkort, ska det utländska körkortet lämnas in till Transport- och kommunikationsverket. Detta gäller också körkort enligt 59 § som förnyas i enlighet med denna lag.

Om ett utländskt körkort enligt 59—61 a § byts ut mot ett finländskt körkort, ska det utländska körkortet lämnas in till Transport- och kommunikationsverket. Detta gäller också körkort enligt 59 § som förnyas i enlighet med denna lag.

64 §

64 §

Körförbud

Körförbud

Polisen ska meddela en körrättsinnehavare körförbud om

Polisen ska meddela en körrättsinnehavare körförbud om

2) han eller hon *bryter mot ett villkor enligt 16 § 1 mom. 4 punkten*, inte har lämnat in läkarutlåtande enligt 20 § 4 mom. eller 112 § 3 mom. inom den lagstadgade tidsfristen eller inte inom den tid som polisen satt ut lämnat in ett i 20 § 1 mom. avsett läkarutlåtande eller ett i 3 mom. avsett utlåtande av en optiker eller intyg över ny förarexamen, nytt körprov eller nytt prov på körförmåga som avlagts med godkänt resultat,

2) han eller hon inte har lämnat in läkarutlåtande enligt 20 § 4 mom. eller 112 § 3 mom. inom den lagstadgade tidsfristen eller inte inom den tid som polisen satt ut lämnat in ett i 20 § 1 mom. avsett läkarutlåtande eller ett i 20 § 3 mom. avsett utlåtande av en optiker eller intyg över ny förarexamen, nytt körprov eller nytt prov på körförmåga som avlagts med godkänt resultat,

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

70 §

Temporärt körförbud

En polisman har rätt att meddela en körrechtsinnehavare temporärt körförbud och omhändertaga körkortet eller, om körkortet ännu inte har lämnats ut, intyget över förarexamen i följande fall:

3) om det är sannolikt att det finns förutsättningar för att meddela körförbud *med stöd av en sådan överträdelse av villkor enligt 16 § 1 mom. 4 punkten som avses i 64 § 2 mom. 2 punkten, eller* med stöd av 64 § 2 mom. 3–5 punkten eller 65 §,

70 §

Temporärt körförbud

En polisman har rätt att meddela en körrechtsinnehavare temporärt körförbud och omhändertaga körkortet eller, om körkortet ännu inte har lämnats ut, intyget över förarexamen i följande fall:

3) om det är sannolikt att det finns förutsättningar för att meddela körförbud med stöd av 64 § 2 mom. 3–5 punkten eller 65 §,

88 §

Trafiklärartillstånd

En sökande ska inte anses vara lämplig som trafiklärare på grund av sina personliga egenskaper, om

3) han eller hon under de senaste fem åren gjort sig skyldig till brott mot liv och hälsa eller brott som annars tyder på våldsamt uppträdande, sexualbrott eller något annat motsvarande brott och gärningen visar att sökanden är uppenbart olämplig att vara trafiklärare,

4) han eller hon *utifrån uppgifter i ett av polisens register i övrigt genom sin livsstil eller sina personliga egenskaper har visat sig vara uppenbart olämplig som trafiklärare.*

88 §

Trafiklärartillstånd

En sökande ska inte anses vara lämplig som trafiklärare på grund av sina personliga egenskaper, om

3) han eller hon *utifrån uppgifter i straffregistret under de senaste fem åren och utifrån uppgifter i bötesregistret under de senaste tre åren* gjort sig skyldig till brott mot liv och hälsa eller brott som annars tyder på våldsamt uppträdande, sexualbrott eller något annat motsvarande brott och gärningen visar att sökanden är uppenbart olämplig att vara trafiklärare,

(upphävs)

93 §

93 §

Gällande lydelse

Körkortsförseelse

En förare av ett fordon kan påföras en avgift för trafikförseelse på 40, om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot skyldigheten enligt 32 § att medföra handlingar vid körning.

95 §

Sökande av ändring

Omprövning av ett beslut som en förarexamensmottagare meddelat i samband med skötseln av uppgifter som föreskrivs i denna lag får begäras hos Transport- och kommunikationsverket. Bestämmelser om begäran om omprövning finns i förvaltningslagen.

97 §

Tillstånd till undantag

Transport- och kommunikationsverket får av särskilda skäl utifrån en helhetsbedömning bevilja dispens från det minimiålderskrav som gäller körkortstillstånd och körkort för kategori B. Som särskilda skäl när sökandens körkortsbehov bedöms kan beaktas långa avstånd, de tillgängliga kollektivtrafikförbindelserna och möjligheterna att utnyttja dem samt andra skäl i anslutning till förbindelserna som utgör hinder för resor i anslutning till arbete, arbetspraktik eller studier eller andra motsvarande nödvändiga resor. Vid bedömningen av särskilda skäl i anslutning till förbindelserna kan beaktas också oförutsedda förändringar i

Föreslagen lydelse

Körkortsförseelse

En förare av ett fordon kan påföras en avgift för trafikförseelse på 40 *euro*, om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot skyldigheten enligt 32 § att medföra handlingar vid körning *eller mot skyldigheten enligt 51 a § att förse fordonet med kännetecken för minderåriga förare.*

95 §

Begäran om omprövning och sökande av ändring

Omprövning av ett beslut som en förarexamensmottagare meddelat i samband med skötseln av uppgifter som föreskrivs i denna lag *och av beslut som avses i 56 a § 2 mom. i denna lag* får begäras hos Transport- och kommunikationsverket. Bestämmelser om begäran om omprövning finns i förvaltningslagen.

(upphävs)

Gällande lydelse

familjens situation samt behov att trygga familjens försörjning och sköta familjens nödvändiga ärenden.

Dispens ska sökas med en gemensam ansökan av sökanden och hans eller hennes vårdnadshavare. Dispensen får beviljas tidigast tre månader innan den som ansöker om körkort fyller 17 år. Minimialdern för att få delta i förarexamen är 17 år.

Dispensbeslutet kan förenas med ett villkor som gäller de transporter som dispensen berättigar till innan det föreskrivna minimialderskravet uppfylls. Dispensbeslutet ska medföras vid körning och på begäran visas upp för polisen eller någon annan trafikövervakare.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om ansökan om åldersdispens, de blanketter som ska användas vid ansökan och de bilagor som behövs till ansökan.

100 §

Fastställande av blanketter för läkarutlåtande

Transport- och kommunikationsverket fastställer formuläret för läkarutlåtande enligt denna lag, optikerutlåtande enligt 20 § 3 mom. och anmälningar enligt 21 §, med undantag av hälsointyg för unga.

113 §

Övriga övergångsbestämmelserna

Föreslagen lydelse

100 §

Fastställande av blanketter för läkarutlåtande

Transport- och kommunikationsverket fastställer formuläret för läkarutlåtande enligt denna lag, optikerutlåtande enligt 20 § 3 mom. och anmälningar enligt 21 §.

113 §

Övriga övergångsbestämmelserna

Vad som i 4 § 1 mom. 6 punkten och i 4 § 2 mom. 2 punkten underpunkt b föreskrivs tillämpas inte på innehavare av körkort som grundar sig på körkort för kategori BE, om körretten har erhållits före den ikraftträdandedag som nämns i 102 § 1 mom.

Effektbegränsningen gällande körkort för kategori A enligt de bestämmelser som gällde före den ikraftträdandedag som nämns i 102 §

Gällande lydelse

1 mom. gäller i två år från och med den tidpunkt då körrätten började gälla. Om körrättsinnehavaren ansöker om en duplett av körkortet, utfärdas ett körkort i kategori A2, som ger rätt att köra en motorcykel med en effekt på högst 25 kW. Efter tidsfristen på två år byts körkortet på ansökan till ett körkort i kategori A enligt denna lag utan sådan utbildning som avses i 24 § 2 mom. 3 punkten. Om den som innehar sådan begränsad körrätt för kategori A som avses ovan ansöker om körrätt för fordon i kategori A2 innan begränsningstiden upphör, ska han eller hon avlägga körprov för kategori A2 i enlighet med kraven i denna lag. Då gäller vad som bestäms i denna lag om höjning av kategori A2 till kategori A.

De fordon som nämns i punkt 5.2 i bilaga II till körkortsdirektivet och som överensstämmer med de bestämmelser som gällde före den ikraftträdandedag som avses i 102 § 1 mom. får trots de gällande kraven användas vid körprov fram till och med den 30 september 2013, om fordonet har godkänts som skolfordon före den 1 oktober 2003.

Bestämmelsen i 4 § 2 mom. 5 punkten underpunkt a om högst 8 meters längd gäller inte körrätt för kategori D1 som har erhållits före den ikraftträdandedag som nämns i 102 § 1 mom.

(nya)

(nya)

(nya)

Föreslagen lydelse

Bestämmelserna i 35 § 2 mom. om utbildning i upptäckande av risker gäller inte personer som har inlett utbildningen i upptäckande av risker före ikraftträdandet av denna lag. Påbörjad utbildning i upptäckande av risker får slutföras med det timantal som anges i de bestämmelser som gällde före ikraftträdandedagen inom ett år efter ikraftträdandet av lagen.

Bestämmelserna i 5 § 6 mom. om begränsad körrätt för kategori B gäller också personer som har fått körrätt för kategori B med stöd av dispens före ikraftträdandet av denna lag.

Bestämmelserna i 5 § 6 mom. om begränsad körrätt för kategori B gäller också personer som är 17 år när denna lag träder i kraft och som har fått körrätt för kategori B före ikraftträdandet av denna lag på den grunden att de studerar inom yrkesinriktad förarutbildning som omfattar erhållande av körrätt för lastbil eller buss.

Gällande lydelse
(nya)

Föreslagen lydelse

Bestämmelserna i 51 a § 1 mom. om kännetecken för minderåriga förare gäller också personer som avses i 7 och 8 mom. i denna paragraf.

Denna lag träder i kraft den 20 .

Statsrådets förordning

om ändring av statsrådets förordning om körkort

I enlighet med statsrådets beslut

ändras i statsrådets förordning om körkort (423/2011) 2 § 1 mom. 6 punkten och 2 § 2 mom., 3 § 2 mom. 2 punkten, 8 §, 12 § 4 mom., 14 §, 32 § 1 mom. och 34 §,

av dem 2 § 1 mom. 6 punkten och 2 § 2 mom. sådana de lyder i förordning 1215/2018, 3 § 2 mom. 2 punkten sådan den lyder i förordning 1/2012, 8 § sådan den lyder i förordning 1367/2015 samt 12 § 4 mom., 14 § och 32 § 1 mom. sådana de lyder i förordning 433/2018, samt

fogas till 3 §, sådan den lyder delvis ändrad i förordningarna 714/2020 och 1/2012, ett nytt 3 mom., samt till förordningen en ny 26 a § som följer:

2 §

Undantag från körrettens omfattning i Finland

6) den som utför fordonsbesiktning eller godkännande och har kör rätt för kategori C får köra fordon i kategori D och D1 och fordonskombinationer i kategori E och den som har kör rätt för kategori B får köra fordon i kategori BE under den provkörning som hör till fordonsbesiktningen eller godkännandet för trafik,

I 1 mom. 4 punkten avses med trafikövervakare en polisman eller en tullman eller gränsbevakningsman som fullgör tjänsteåligganden som hänför sig till trafikövervakning.

3 §

Automatväxlade fordon

Den begränsning enligt 7 § 3 mom. 2 punkten i körkortslagen som gäller kör rätt endast för automatväxlade fordon gäller inte

2) kör rätt för lätt fyrhjuling i kategori AM trots att körprovet har avlagts med en automatväxlad lätt fyrhjuling eller med en traktor,

Transport- och kommunikationsverket eller den tjänsteleverantör som verket anlitar kan på ansökan slopa den begränsning som gäller kör rätt endast för automatväxlade fordon i de fall som avses i 2 mom.

8 §

Förstörande av tidigare körkort

Om ett körkort skickas per post till en person som har ett tidigare körkort, ska han eller hon förstöra det tidigare körkortet i enlighet med de anvisningar som bifogats postförsändelsen.

12 §

Minimimängd körundervisning vid avläggande av första körkort för motorcykel. Övningskörning med övningstillstånd

Den motorcykel som används vid övningskörningen ska motsvara kategorin för den förarexamen som avläggs.

14 §

Utbildning för kategori B i upptäckande av risker

Av den utbildning som avses i 35 § 2 mom. i körkortslagen ska minst hälften ges i form av körundervisning. Körundervisning i halt väglag ska omfatta minst en timme. Den som deltar i förarexamens körprov ska visa upp ett intyg över genomgången utbildning.

26 a §

Kännetecken för minderåriga förare

Det kännetecken som avses i 51 a § i körkortslagen ska överensstämma med modellen i bilagan till denna förordning. Kännetecknet diameter vara minst 12 cm och högst 20 cm.

Kännetecknet ska vara av icke reflekterande material och färgen ska växla i mitten av kännetecknet.

32 §

Anmälan till förarexamen

Den som anmäler sig till förarexamen ska styrka sin identitet och visa upp

- 1) ett utbildningsintyg, om undervisningen eller utbildningen utgör ett villkor för att få avlägga examen,
- 2) samtycke av vårdnadshavare, om det krävs enligt 9 § 2 mom. eller 46 § 2 mom. i körkortslagen,
- 3) ett intyg utfärdat av en yrkesläroanstalt över att den studerande har fått utbildning enligt 5 § 6 mom. i körkortslagen, om examen avläggs för att få ett sådant körkort som avses i det nämnda momentet,
- 4) förarens yrkeskompetensbevis för den yrkeskompetens som avses i 5 § 1 mom. 7 punkten eller 9 punkten underpunkt a i körkortslagen eller ett körkort med en anteckning om yrkeskompetensen, eller ett intyg över utbildningen för grundläggande yrkeskompetens och avlagt prov i anslutning till den,

5) av ett för utbildning för grundläggande yrkeskompetens godkänt utbildningscentrum utfärdat dokument om godkännande enligt 5 § 2 mom. i körkortslagen samt ett intyg av utbildningscentrumet över att den som deltar i examen har den utbildning som avses i 3 mom., om examen avläggs för en kör rätt för de körningar som avses i det nämnda momentet,

6) en sådan uppmaning av polisen eller ett sådant läkarutlåtande som avses i 31 §, om examen eller körprovet grundar sig på uppmaningen eller läkarutlåtandet samt dessutom körkort, om det har utfärdats någon annanstans än i Finland.

34 §

Anmälningar i anslutning till bilskoleverksamhet

Anmälningar enligt 82 § 1 och 2 mom. i körkortslagen om förändringar i fullgörandet av den utbildningsansvariga föreståndarens uppdrag ska göras senast inom en månad från det att den utbildningsansvariga föreståndaren har upphört med att sköta sina uppgifter. En underrättelse enligt 82 § 3 mom. i körkortslagen om att verksamheten vid bilskolan upphör ska göras senast en månad från det att verksamheten upphörde.

Denna förordning träder i kraft den 20 .

*Andra bilagor
Bilaga till förord-
ningen*



bildtext: Kännetecken för minderåriga förare. Diameter 12-20 cm.