

## Kommunikationsutskottet

**Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagar om ändring av fordonslagen och körkortslagen och till vissa lagar som har samband med den**

### INLEDNING

#### *Remiss*

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagar om ändring av fordonslagen och körkortslagen och till vissa lagar som har samband med den (RP 173/2018 rd): Ärendet har remitterats till kommunikationsutskottet för betänkande.

#### *Sakkunniga*

Utskottet har hört

- enhetsdirektör, regeringsråd Laura Eiro, kommunikationsministeriet
- specialsakkunnig Aino Still, kommunikationsministeriet
- konsultativ tjänsteman Elina Immonen, kommunikationsministeriet
- polisinspektör Jari Pajunen, inrikesministeriet
- polisöverinspektör Samppa Holopainen, Polisstyrelsen
- biträdande professor Heikki Liimatainen, Tammerfors tekniska universitet
- vägtrafikdirektör Marko Sillanpää, Trafiksäkerhetsverket
- ledande expert Aki Tilli, Trafiksäkerhetsverket
- trafiksäkerhetsdirektör Kalle Parkkari, Trafikförsäkringscentralen
- koncerndirektör Markku Hämäläinen, Oy Brandt Ab
- produktchef Ulf Lemström, Oy Brandt Ab
- försäljningschef Tomi Kinnunen, Oy Elfving Ab
- produktansvarig Jarmo Koivisto, Oy Kaha Ab
- verkställande direktör Markku Koskinen, Oy ONE-PRO Ab
- försäljningschef Tero Tolonen, Oy ONE-PRO Ab
- ägare Harri Nyholm, Suomen Mopoauto Oy
- specialforskare Hanna Kalenoja, Autoalan Keskusliitto ry
- verkställande direktör Pasi Nieminen, Automobilförbundet rf
- verkställande direktör, CEO Tero Kallio, Bilimportörerna och -industrin rf
- utredningschef Juha Valtonen, Trafikskyddet
- verksamhetsledare Matti Koistinen, Cykelförbundet rf
- ordförande Jarmo Jokilampi, Finlands Bilskoleförbund rf
- ombudsman Hannu Kyyhkynen, Tekniska Handelsförbundet rf.

Skriftligt yttrande har lämnats av

## Betänkande KoUB 33/2018 rd

- kommunikationsministeriet
- Linja-autoliitto
- Finlands Transport och Logistik SKAL rf
- Suomen Motoristit ry.

### PROPOSITIONEN

Regeringen föreslår ändringar i fordonslagen, körkortslagen, vägtrafiklagen, fordonsskattelagen, bilskattelagen, bränsleavgiftslagen, mervärdesskattelagen och strafflagen.

Vidare föreslår regeringen införande av en ny nationell fordonsgrupp i fordonskategori T, lätt bil, som består av fordon som byggts om från personbilar och vars hastighet begränsats till högst 45 kilometer per timme. Framförande av lätt bil ska förutsätta kör rätt i kategori AM, på samma sätt som för mopedbilar.

Målet är att genom att ta i bruk en ny fordonsgrupp möjliggöra en ny mobilitetsform särskilt för unga 15—17-åringar. Unga är mobila och använder ofta moped eller mopedbil. Lätta bilar är ett alternativ till dessa. Syftet med propositionen är dessutom att förbättra trafiksäkerheten särskilt för unga.

Lagarna föreslås träda i kraft den 1 november 2019.

### UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Under sakkunnigutfrågningen har propositionen å ena sidan välkomnats för att det ger särskilt ungdomar ett mobilitetsalternativ som förbättrar trafiksäkerheten. Å andra sidan lyftes det fram en oro över propositionens konsekvenser för trafiksäkerheten och miljön.

*Trafiksäkerheten.* Enligt inkommen utredning grundar sig den samlade bedömningen av propositionens positiva konsekvenser för trafiksäkerheten bland annat på att en lätt bil kan ersätta en del av mopedtrafiken, för vilken risken för trafikolyckor enligt statistiken är betydligt högre. Dessutom har de lätta bilarna avsevärt mer säkerhetsutrustning och egenskaper som förbättrar trafiksäkerheten och även skyddar den lätta trafiken. En lätt bil har en säker kaross- och stötfångarkonstruktion och omfattande krockkuddar. Till den obligatoriska utrustning för lätta bilar hör också bland annat antisladdsystem, ABS-bromsar och bromsassistent. Dessutom blir det också i bilar i de mindre storleksklasserna allt vanligare med säkerhetsutrustning som underlättar för föraren, däribland automatiskt nödbromssystem, spårassistans och olika varnings- och identifieringssystem. Utskottet uppmanar också bilbranschen att som lätt bil erbjuda fordon med så heltäckande säkerhetsutrustning som möjligt till hjälp för de unga förarna.

Det väsentliga är enligt utskottet att lätta bilar erbjuder särskilt unga förare ett mobilitetsalternativ som med hänsyn till fordonets konstruktion och säkerhetsteknik är tryggt och kan vara till nytta för unga och deras familjer särskilt i områden där det inte finns kollektivtrafik. Utskottet menar att propositionen främjar trafiksäkerheten, den regionala jämlikheten i fråga om mobilitet och

## Betänkande KoUB 33/2018 rd

därmed också familjernas livskvalitet. Jämfört med mopedbilar kan en lätt bil ha en längre livslängd. En del av dess livscykelkostnader är enligt uppgift dessutom lägre än för mopedbilar.

Det är likväl synnerligen viktigt att noggrant bevaka konsekvenserna av lagstiftningen och hur säkra de lätta bilarna visar sig vara och vid behov utan dröjsmål vidta behövliga lagstiftningsändringar eller andra åtgärder. Regeringen ska lämna kommunikationsutskottet en utredning i frågan före utgången av 2021. Utskottet föreslår att riksdagen godkänner ett uttalande i frågan (*Utskottets förslag till uttalande 1*). Vidare föreslår utskottet att riksdagen godkänner ett uttalande enligt vilket riksdagen förutsätter att det genom förordning av statsrådet som utfärdas med stöd av den gällande vägtrafiklagen föreskrivs att lätta bilar måste vara försedda med en skylt för långsamtgående fordon (*Utskottets förslag till uttalande 2*).

*Smidig trafik och miljökonsekvenser.* I fråga om miljökonsekvenser har det uppskattats att propositionen leder till att bränsleförbrukningen och totalutsläppen från vägtrafiken ökar med cirka 0,1–0,3 procent. Samtidigt är det möjligt att användningen av dieseldrivna mopedbilar minskar när det blir vanligare med lätta bilar, vilket i så fall ger mindre partikelutsläpp. Att de ungas möjligheter att röra sig självständigt förbättras kan dessutom minska transportprestationerna särskilt i glesbygdsområden, eftersom föräldrarna inte längre i samma utsträckning behöver skjutsa de unga. En del familjer kan möjligen klara sina transportbehov enbart med en lätt bil i fortsättningen.

Utskottet noterar att lätta bilar med hastighetsbegränsning enligt bedömning gör att trafiken blir mindre smidig. Vid beredningen av propositionen har det uppskattats att en lätt bil kan ge upphov till ett dröjsmål på allt från tio sekunder till en och en halv minut, beroende på scenario, för personbilar och lastbilar på en sträcka av tio kilometer. Utskottet har för att främja en smidig trafik ändrats definitionen av lätt bil så att dess högsta konstruktiva hastighet är 60 kilometer i timmen i stället för föreslagna 45 km i timmen. Utskottet menar att ändringen främjar smidigheten i trafiken och minskar behovet av omkörningar. Ändringen sänker dessutom sannolikheten för att bli påkörd bakifrån, och den kan också dämpa lockelsen att kringgå hastighetsbegränsaren. Utskottet bedömer att ändringen har positiva konsekvenser också för miljön, eftersom ett smidigt trafikflöde ger minskade utsläpp. Enligt uppgift kan utsläppen från ett hastighetsbegränsat fordon öka avsevärt, om man ständigt tvingas köra på den maximala hastigheten. En höjning av den högsta konstruktiva hastigheten till 60 km i timmen kan alltså också på detta sätt minska utsläppen från trafiken. Hastighetsbegränsningens konsekvenser för säkerheten och miljön måste absolut bevakas.

Utskottet noterar att den gällande vägtrafikförordningen (182/1982) föreskriver att fordon vars högsta tillåtna eller konstruktiva hastighet är högst 50 km i timmen inte får köras på motorvägar eller motortrafikleder. Således får också en lätt bil vars konstruktiva hastighet är 60 km i timmen köras på exempelvis motorväg. Utskottet anser dock att en lätt bil med hastighetsbegränsning av trafiksäkerhetsskäl inte ska få köras på motorväg eller motortrafikled. Utskottet har därför gjort ett tillägg om detta i lagförslag 3.

*Hastighetsbegränsare.* Utskottet noterar att erfarenheterna visar att det alltid då en fordonstyp måste ha hastighetsbegränsare förekommer manipulering av begränsaren. I praktiken är det omöjligt att helt eliminera detta missbruk. Det är enligt utskottet viktigt att utfärda tekniska före-

## Betänkande KoUB 33/2018 rd

skrifter om hastighetsbegränsaren och om periodisk besiktning och att därigenom försöka hitta sätt att säkerställa att begränsaren fungerar tillförlitligt och att minimera all manipulering eller förbikoppling av den. Enligt utskottet kan kringgående av den högsta tillåtna hastigheten för en lätt bil på samma sätt som för andra fordon innebära förande av fortskaffningsmedel utan behörighet i enlighet med 23 kap. 10 § i strafflagen och leda till körförbud. Utskottet framhåller att också övervakningen på vägarna har stor betydelse för förebyggandet av missbruk.

Sakkunniga har också framfört tekniska lösningar för en effektivare kontroll av användningen av lätta bilar, och det kunde effektivare kontrolleras att hastighetsbegränsaren faktiskt används genom att exempelvis plombera begränsaren eller genom att registrera data om dess användning i en slags svart låda. Utskottet ser det som viktigt att dessa tekniska möjligheter utreds och att också de juridiska aspekterna på dem bedöms.

*Förenlighet med EU-rätten.* Enligt inkommen utredning har kommunikationsministeriet, efter en anmärkning om lagförslaget från Europeiska kommissionen, diskuterat med kommissionen om hur propositionen förhåller sig till EU-rätten. Körkortsdirektivet kommer enligt uppgift att omprövas i samband med det så kallade tredje mobilitetspaketet. I det sammanhanget kan olika alternativ beaktas. Enligt ministeriets bedömning utifrån diskussionerna och ministeriets utredning till utskottet kan propositionen i nuläget godkännas i den föreslagna formen, som bygger på att lätta bilar faller under fordonskategori T och körrätt i kategori AM.

Utifrån propositionsmotiven och uppgifterna från kommunikationsministeriet anser utskottet att propositionen behövs och är ändamålsenlig.

### DETALJMOTIVERING

#### *Lagförslag 1*

**Ingressen.** Utskottet ändrar ingressen till lagförslag 2 av lagtekniska skäl. Propositionen ska till behövliga delar ändra de ändringslagar som, efter det att denna proposition lämnats, godkändes i samband med den s.k. ämbetsverksreformen.

**14 b §. Lätta bilar.** Utskottet har ändrat 1 punkten så att den högsta konstruktiva hastigheten för en lätt bil är 60 kilometer i timmen i stället för lagförslagets 45 km i timmen. Utskottet menar att ändringen väsentligen främjar smidigheten i trafiken och även har positiva konsekvenser för miljön.

I propositionen föreslogs av säkerhetsskäl en maximal vikt på 1 500 kg för en lätt bil. Det gäller dock inte för fordon vars drivkraft är el. Utskottet anser att samma säkerhetsaspekt är av betydelse också för elbilar och att det därför måste föreskrivas en maximal vikt också för dem. Elbilar väger dock på grund av batteriet mer än exempelvis bensindrivna bilar i motsvarande storleksklass. Den extra vikt som elbilar får på grund av batteriet varierar enligt uppgift beroende på märke och modell mellan några tiotals kilo till några hundra kilo. Det finns på marknaden elbilar vars vikt betydligt överskrider 2 000 kg, och under de närmaste åren kommer sannolikt marknadsutbudet av elbilar att öka kraftigt. Utskottet ser det som ändamålsenligt att fastställa elbilars maximala

## Betänkande KoUB 33/2018 rd

vikt så att den motsvarar vikten hos en bil med förbränningsmotor som väger 1 500 kg och är av samma typ och storleksklass. Med hänsyn till den extra vikt som elbilars batteri medför anser utskottet att en ändamålsenlig övre gräns för vikten hos en elbil är 1 800 kg. Utskottet föreslår ett tillägg om detta i 4 punkten.

### *Lagförslag 2*

**Ingressen.** Utskottet ändrar ingressen till lagförslag 2 av lagtekniska skäl. Propositionen ska till behövliga delar ändra de ändringslagar som, efter det att denna proposition lämnats, godkändes i samband med den s.k. ämbetsverksreformen.

### *Lagförslag 3*

**91 b §. Användning av lätt bil.** Utskottet föreslår att det till vägtrafiklagen (267/1981) fogas en ny 91 b §, enligt vilken en lätt bil inte får framföras på motorväg eller motortrafikled. Ändringen behövs eftersom den gällande vägtrafikförordningen föreskriver att fordon vars högsta tillåtna eller konstruktiva hastighet är högst 50 km i timmen inte får köras på motorvägar eller motortrafikleder. Den nu föreslagna paragrafen kommer att upphävas när den nya vägtrafiklagen (729/2018) träder i kraft den 1 juni 2020, då den hastighetsgräns som avses höjs till 70 km i timmen. En lätt bil får alltså inte heller efter att den nya vägtrafiklagen trätt i kraft framföras på motorväg eller motortrafikled.

## FÖRSLAG TILL BESLUT

Kommunikationsutskottets förslag till beslut:

*Riksdagen godkänner lagförslag 4—8 i proposition RP 173/2018 rd utan ändringar.*

*Riksdagen godkänner lagförslag 1—3 i proposition RP 173/2018 rd med ändringar. (Utskottets ändringsförslag)*

*Riksdagen godkänner två uttalanden. (Utskottets förslag till uttalanden)*

## Betänkande KoUB 33/2018 rd

### *Utskottets ändringsförslag*

1.

## Lag

### om ändring av fordonslagen

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i fordonslagen (1090/2002) 3 § 2 punkten, 10 § 1 mom. och 25 § 1 mom. 12 punkten,  
sådana de lyder, 3 § 2 punkten i lag 942/2018, 10 § 1 mom. i lag 507/2017, 25 § 1 mom. 12  
punkten i lag 1042/2014 samt  
*fogas* till lagen en ny 14 b § som följer:

3 §

#### *Definitioner*

I denna lag avses med

2) *motordrivet fordon* ett fordon som drivs med maskinkraft; motordrivna fordon är bilar, mopeder, motorcyklar, tre- och fyrhjuliga fordon i kategori L, traktorer, lätta bilar, motorredskap och terrängfordon,

10 §

#### *Bil*

Fordon i kategori M och N (*bil*) är ett för person- eller godstransport eller för en be-stämmd specialuppgift tillverkat motordrivet fordon som har minst fyra hjul eller band och vars största konstruktiva hastighet är högre än 25 km/h. Som fordon i kategori M och N betraktas dock inte ett fyrhjuligt fordon som med stöd av 11 § anses höra till kategori L, som med stöd av 14 § betraktas som traktor, som med stöd av 14 b § betraktas som lätt bil, som med stöd av 15 § betraktas som motorredskap eller som med stöd av 16 § betraktas som terrängfordon.

## Betänkande KoUB 33/2018 rd

14 b §

### *Lätta bilar*

En lätt bil är ett i 14 § 1 mom. 1 punkten avsett fordon i kategori T1

- 1) vars högsta konstruktiva hastighet har begränsats till 60 kilometer i timmen,
- 2) som ändrats från ett fordon i kategori M<sub>1</sub> som tidigare tagits i bruk i Finland,
- 3) i fråga om vilket det har gått högst 10 år från utgången av det första ibruktagningsåret, dock så att det första ibruktagningsåret skett den 1 januari 2015 eller därefter, och
- 4) vars vikt i olastat och körklart skick är högst 1 500 kg eller, i det fall att fordonets drivkraft är el, högst 1 800 kg.

25 §

### *Fordons konstruktion, manöverorgan och utrustning*

För att tryggt kunna användas i trafik ska

-----  
12) motordrivna fordon ha en hastighetsmätare samt lätta bilar och fordon i kategorierna M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> och N<sub>3</sub> en hastighetsbegränsare,  
-----

Denna lag träder i kraft den 20 .

2.

## Lag

### om ändring av körkortslagen

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i körkortslagen (386/2011) 4 § 1 mom. 1 punkten underpunkt b, 7 § 5 mom., 39 § och 41 § 2 mom., sådana de lyder, 4 § 1 mom. 1 punkten underpunkt b, 7 § 5 mom. och 39 § i lag 387/2018 och 41 § 2 mom. i lag 938/2018, som följer:

## Betänkande KoUB 33/2018 rd

### 4 §

#### *Körkortskategorier*

I grupp 1 ingår följande körkortskategorier:

- 1) AM, till vilken hör
  - b) lätta fyrhjulingar, lätta bilar enligt 14 b § i fordonslagen (1090/2002) och sådana traktorer i fordonskategori T3 vilkas konstruktiva hastighet överstiger 40 km/h och är högst 60 km/h inklusive släpfordon kopplade till dem,
- 

### 7 §

#### *Körrättens omfattning*

---

Kategori T samt körrätt för lätt bil och traktor i fordonskategori T3 med körkort för kategori AM gäller endast i Finland.

---

### 39 §

#### *Vem som betraktas som förare vid körundervisning och övningskörning*

Vid körundervisning och övningskörning anses följande vara förare:

- 1) i kategori B läraren och vid övningskörning den som handleder övningen,
- 2) i kategorierna C1 och C läraren,
- 3) vid körundervisning för kategori D1 eller D läraren eller, om den som avlägger körkort har körkort för kategori C, den som avlägger körkort,
- 4) i kategori E den som avlägger körkort,
- 5) vid körundervisning eller övningskörning med moped, motorcykel, traktor, lätt fyrhjuling eller lätt bil med sitsarna placerade efter varandra den som avlägger körkort eller, om den som ger körundervisning eller handleder övningen är med på motorcykeln, traktorn, den lätta bilen eller den lätta fyrhjulingen, läraren eller handledaren,
- 6) i kategori T den som avlägger körkort.

### 41 §

#### *Genomförandet av körundervisningen och övningskörningen*

---

Vid körundervisningen för kategorierna B, C1 och C ska läraren eller vid övningskörning den som handleder övningen sitta bredvid eleven. Detsamma gäller körundervisning och övningskörning med lätt fyrhjuling, lätt bil eller traktor, om sitsarna är placerade bredvid varandra.

---



## Betänkande KoUB 33/2018 rd

Denna lag träder i kraft den 20 .

### 3.

## Lag

### om ändring av 2 a och 88 § i vägtrafiklagen

I enlighet med riksdagens beslut  
ändras i vägtrafiklagen (267/1981) 2 a § 2 punkten och 88 § 1 mom.,  
sådana de lyder i lag 1610/2015, och  
fogas till lagen en ny 91 b § som följer:

2 a §

#### *Definitioner på fordon*

I vägtrafiklagstiftningen avses med

2) *motordrivet fordon* ett fordon som drivs med maskinkraft; motordrivna fordon är bilar, motorcyklar och mopeder samt tre- och fyrhjuliga fordon i kategori L liksom traktorer, lätta bilar, motorredskap och terrängfordon,

88 §

#### *Skyldighet att använda bilbälte och annan skyddsanordning för sittplats*

Föraren och passagerarna ska under körning använda ett bilbälte som är monterat för sittplatsen eller vara fastspända i någon annan skyddsanordning

- 1) i personbilar,
- 2) i bussar,
- 3) i paketbilar,
- 4) i lastbilar,
- 5) i trehjuliga mopeder och motoriserade trehjulingar, om det ingår säkerhetsbälte i fordonets ursprungliga utrustning,
- 6) i lätta fyrhjulingar, tunga fyrhjulingar och terrängfordon, om det ingår säkerhetsbälte i fordonets ursprungliga utrustning,

## Betänkande KoUB 33/2018 rd

7) i lätta bilar.

---

91 b § (Ny)

### *Användning av lätt bil*

Lätta bilar får inte framföras på motorväg eller motortrafikled. Med motorväg och motortrafikled avses en med vägmärke angiven väg som är avsedd för motordrivna fordon.

Denna lag träder i kraft den \_\_\_\_\_ dag \_\_\_\_\_ månad 20\_\_\_\_.

4.

## Lag

### om ändring av 4 § i fordonsskattelagen

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i fordonsskattelagen (1281/2003) 4 §,  
sådan den lyder delvis ändrad i lagarna 235/2007 och 307/2018, som följer:

4 §

#### *Skattepliktiga fordon*

Fordonsskatt ska betalas för i registret införda fordon i kategorierna M och N samt lätta bilar i kategori T1. För fordon som är registrerade någon annanstans än i Finland betalas fast skatt och konsumtionsskatt enligt 38–44 § i denna lag. Fordonsskatt ska betalas även för ett fordon som borde ha varit infört i registret eller ha registrerats som påställt.

Ett motorredskap som byggts på ett bilchassi betraktas inte som ett sådant fordon som avses i 1 mom., om det är ett fordon i kategori N<sub>2</sub> eller N<sub>3</sub> som utrustats med speciella redskap för utförande av arbete och om det inte är avsett för transport av annat gods än sådana arbetsredskap och förnödenheter som behövs i arbetet.

Ett fordon som i registret inte är klassificerat enligt kategori M eller N eller någon annan fordonskategori anses vid beskattningen höra till en sådan i vägtrafiklagstiftningen angiven fordonskategori som motsvarar fordonets beskaffenhet.

## Betänkande KoUB 33/2018 rd

På betalning av fordonsskatt för lätta bilar tillämpas vad som i denna lag föreskrivs om personbilar.

Denna lag träder i kraft den 20 .

### 5.

## Lag

### om ändring av 1 § i bilskattelagen

I enlighet med riksdagens beslut

*ändras* i bilskattelagen (1482/1994) 1 §,

sådan den lyder delvis ändrad i lagarna 5/2009 och 313/2018, som följer:

#### 1 §

För personbilar (kategori M<sub>1</sub>), paketbilar (kategori N<sub>1</sub>) och sådana bussar (kategori M<sub>2</sub>) vilkas egenmassa är mindre än 1 875 kilogram, för lätta bilar (kategori T1), för motorcyklar (kategori L3 och L4) samt för andra fordon i kategori L ska, innan fordonet registreras i det trafik- och transportregister (*registret*) som avses i lagen om transportservice (320/2017) eller tas i bruk i Finland, bilskatt betalas till staten så som föreskrivs i denna lag.

Om inte något annat föreskrivs i denna lag, tillämpas på klassificering av fordon och på tekniska egenskaper hos fordon vad som föreskrivs i fordonslagen (1090/2002) och med stöd av den.

På betalning av bilskatt för lätta bilar tillämpas vad som i denna lag föreskrivs om personbilar.

Denna lag träder i kraft den 20 .

## Betänkande KoUB 33/2018 rd

6.

### Lag

#### om ändring av 1 § i bränsleavgiftslagen

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i bränsleavgiftslagen (1280/2003) 1 § som följer:

1 §

#### *Lagens tillämpningsområde*

För fordon i vilka används bränsle som beskattas lindrigare än motorbensin eller dieselolja ska betalas bränsleavgift till staten i enlighet med denna lag.

Denna lag tillämpas på fordon som är registrerade i Finland eller i något annat land samt på fordon som oregistrerade används i Finland.

På betalning av bränsleavgift för lätta bilar i kategori T1 tillämpas vad som i denna lag föreskrivs om personbilar.

Denna lag träder i kraft den 20 .

7.

### Lag

#### om ändring av 114 § i mervärdesskattelagen

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i mervärdesskattelagen (1501/1993) 114 § 3 mom., sådant det lyder i lag 962/1998, som följer:

## Betänkande KoUB 33/2018 rd

### 114 §

-----  
Vad som ovan i 1 mom. 5 punkten och 2 mom. föreskrivs om personbilar tillämpas också på bilar avsedda för två ändamål och på i 14 b § i fordonslagen (1090/2002) avsedda lätta bilar som ändrats från fordon i kategori M<sub>1</sub>.  
-----

Denna lag träder i kraft den 20 .

## 8.

### Lag

#### om ändring av 23 kap. 12 § i strafflagen

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i strafflagen (39/1889) 23 kap. 12 § 3 punkten,  
sådan den lyder i lag 1611/2015, som följer:

23 kap.

#### Om trafikbrott

12 §

#### *Definitioner*

I detta kapitel avses med

-----  
3) *motordrivet fordon* ett fordon som drivs med maskinkraft; motordrivna fordon är bilar, mopeder, motorcyklar, motoriserade trehjulingar, lätta och tunga fyrhjulingar, traktorer, lätta bilar, motorredskap och terrängfordon,  
-----

Denna lag träder i kraft den 20.

## Betänkande KoUB 33/2018 rd

---

### *Utskottets förslag till uttalanden*

1. *Riksdagen förutsätter att statsrådet synnerligen noggrant bevakar säkerheten hos de lätta bilarna och konsekvenserna av lagstiftningen och vid behov utan dröjsmål vidta behövliga lagstiftningsändringar eller andra åtgärder. Statsrådet ska lämna kommunikationsutskottet en utredning i frågan före utgången av 2021.*
2. *Riksdagen förutsätter att statsrådet genom en förordning av statsrådet som utfärdas med stöd av den gällande vägtrafiklagen föreskriver att lätta bilar måste vara försedda med en skylt för långsamtgående fordon.*

Helsingfors 11.12.2018

I den avgörande behandlingen deltog

ordförande Ari Jalonen blå  
vice ordförande Markku Pakkanen cent  
medlem Olavi Ala-Nissilä cent  
medlem Jyrki Kasvi gröna  
medlem Jukka Kopra saml  
medlem Mia Laiho saml  
medlem Eeva-Maria Maijala cent  
medlem Jari Myllykoski vänst  
medlem Jani Mäkelä saf  
medlem Jari Ronkainen saf  
medlem Satu Taavitsainen sd  
medlem Katja Taimela sd  
medlem Ari Torniainen cent  
medlem Sofia Vikman saml  
ersättare Harry Wallin sd.

Sekreterare var

utskottsråd Juha Perttula.

**Betänkande KoUB 33/2018 rd**  
**Reservation**

**RESERVATION**

**Motivering**

Syftet med de föreslagna lagarna är att för förare i åldern 15—17 år skapa en ny nationell fordonsgрупп inom fordonskategori T, lätta bilar. De lätta bilarna är små personbilar vars högsta tillåtna hastighet är 45 km/h och vars framförande förutsätter körkort i kategori AM, det vill säga samma som för mopedbil.

Syftet med förslagen är att höja trafiksäkerheten särskilt för unga, eftersom mopedbilarna har ansetts vara otrygga fordon. Under sakkunnigutfrågningen har det likväl framkommit att effekten på trafiksäkerheten är liten, och den lilla effekt som uppstår är en följd av att en liten del av mopedförarna övergår till lätt bil. Det verkliga trafiksäkerhetsproblemet för de ungas del är mopeden, som enligt experterna utgör en sex gånger större olycksrisk än mopedbilar och lätta bilar.

Målsättningen att höja trafiksäkerheten för de ungas del är lovvärd, men de föreslagna lagarna är tyvärr inte rätt väg. Den enda följden är att fordons- och körkortskategorierna blir än mer komplicerade.

Dessutom har utskottet beslutat höja den högsta tillåtna hastigheten för lätta bilar till 60 km/h, vilket i strid med lagförslagets syften försvagar trafiksäkerheten för ungdomar. Ett fordon's rörelseenergi stiger med hastigheten i kvadrat, vilket betyder att en krock vid 60 km/h är 78 procent kraftigare än vid 45 km/h.

De föreslagna lagarna ökar dessutom koldioxidutsläppen från trafiken, vilket framgår av propositionsmotiven. Finland har förbundit sig att snabbt minska klimatutsläppen, så en lagstiftning som medvetet ökar utsläppen får inte godkännas.

***Förslag***

Vi föreslår

att riksdagen förkastar lagförslag 1—8.

Helsingfors 11.12.2018

Jyrki Kasvi gröna  
Satu Taavitsainen sd