

KOMMUNIKATIONSUTSKOTTETS BETÄNKANDE 33/2006 rd

Regeringens proposition med förslag till lag om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare

INLEDNING

Remiss

Riksdagen remitterade den 20 september 2006 en proposition med förslag till lag om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare (RP 149/2006 rd) till kommunikationsutskottet för beredning.

Utlåtande

I enlighet med riksdagens beslut har kulturutskottet lämnat utlåtande i ärendet. Utlåtandet (KuUU 19/2006 rd) återges efter betänkandet.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- överdirektör Harri Cavén och äldre regeringssekreterare Eija Maunu, kommunikationsministeriet
- regeringsråd Timo Lankinen, undervisningsministeriet
- specialplanerare Timo Repo, Utbildningsstyrelsen

- enhetschef Ari Herrala, Fordonsförvaltningscentralen
- verkställande direktör Saara Remes, Bussialan Kehittämispalvelut Oy
- förbundssekreterare Juhani Salmela, Bil- och Transportbranschens Arbetarförbund AKT rf
- verkställande direktör Heikki Kääriäinen, Bussförbundet
- ordförande Antero Peiponen, Finlands Bilskoleförbund rf
- direktör Pasi Moisio, Finlands Transport och Logistik SKAL rf
- lärare Esko Kantola, Huittisten Aikuiskoulutuskampus
- lärare Ari Ojala, Vantaan Ammattiopisto Varra.

Dessutom har skriftligt utlåtande lämnats av
— finansministeriet
— Finlands Kommunförbund.

PROPOSITIONEN

Regeringen föreslår en lag om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare.

Kravet på yrkeskompetens ska gälla framförande av lastbilar och bussar och den yrkeskompetens som krävs av fordonens förare. Icke-kommersiella körningar och körningar där det inte är förarens huvudsakliga sysselsättning att framföra fordonet undantas från kravet på yrkeskompe-

tens. Lagen har också bestämmelser om minimiåldern för yrkesförare.

Yrkeskompetensen ska bestå av grundläggande yrkeskompetens för förare och periodisk fortbildning. Den grundläggande yrkeskompetensen ska kunna förvärfvas genom utbildning. Utbildningen ska kunna påskyndas och ger då, beroende på förarens ålder, till en början en be-

gränsad förarbehörighet. Kravet på yrkeskompetens och utbildning är inte kopplat till körkortsutbildningen eller utbildningens omfattning. Det ska vara tillåtet att delta i utbildningen utan kör rätt för det fordon som ska framföras.

Den lägsta tillåtna åldern för lastbilsförare föreslås vara 18 respektive 21 år beroende på längden på yrkeskompetensutbildningen och körkortskategorin. För bussförare föreslås de harmoniserade åldersgränserna vara 21 respektive 23 år.

Kravet på yrkeskompetens ska gälla förare som från och med den 10 september 2008 tar busskörkort och från och med den 10 september 2009 tar lastbilskörkort och som tar anställning inom transportsektorn. De som tagit körkort tidigare behöver inte genomgå grundläggande yrkeskompetensutbildning.

För att upprätthålla sin yrkeskompetens måste förare regelbundet delta i fortbildning. Fortbildningskravet gäller också förare som arbetat inom transportsektorn innan lagen träder i kraft.

Regeringen föreslår dessutom en begränsad tillämpning av en lägre åldersgräns för bussförare vid transporter i Finland. Om åldersgränsen sänks till 18 år ska föraren ha grundläggande yrkeskompetens enligt den föreslagna lagen och avlägga en treårig yrkesinriktad grundutbildning för bussförare.

Grundläggande yrkeskompetensutbildning ges av utbildningscentrum som är särskilt godkända för ändamålet, alltså antingen yrkesutbildningsanstalter eller bilskolor. Utbildning ska också kunna ges i anknytning till försvarsmaktens förarutbildning. Också andra utbildningscentrum kan godkännas för fortbildning. Utbildningscentrumen ska godkännas av Fordonsförvaltningscentralen och undervisningsministe-

riet. De ska svara för tillsynen av de utbildningscentrum som de har godkänt. Fordonsförvaltningscentralen anordnar och övervakar prov i anknytning till undervisningen vid de utbildningscentrum som den godkänt. Undervisningsministeriet kan delegera övervakningen till utbildningsstyrelsen. För proven svarar de organ som anordnar examen inom yrkesutbildningen under utbildningsstyrelsens överinseende.

Grundläggande yrkeskompetensutbildning ska enligt propositionen ingå i yrkesexamen för förare. Den kan också avläggas separat inom ramen för yrkesinriktad förarutbildning. Utbildningens innehåll och utbildningskraven fastställs av utbildningsstyrelsen. Utbildningsprogrammen för fortbildningen fastställs av Fordonsförvaltningscentralen.

Att kravet på grundläggande yrkeskompetens och kravet på fortbildning är uppfylla beläggs genom en anteckning i förarens körkort eller i ett yrkeskompetensbevis.

Den föreslagna lagen grundar sig på direktivet om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- och persontransport.

I propositionen föreslås också ändringar i lagen om Fordonsförvaltningscentralen, lagen om vägtrafiklagen och lagen om fordonstrafikregistret. Följdändringar på grund av de föreslagna yrkeskompetenskraven ska göras i lagarna.

Lagen om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare bör träda i kraft så snart som möjligt. Lagarna föreslås träda i kraft vid samma tidpunkt. Bussförare ska uppfylla yrkeskompetenskraven enligt denna lag från och med den 10 september 2008 och lastbilsförare från och med den 10 september 2009.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Allmän motivering

Med hänvisning till propositionens motivering och annan utredning finner utskottet propositionen behövlig och angelägen. Utskottet tillstyr-

ker lagförslaget, men med följande anmärkningar och ändringsförslag.

Förslaget till yrkeskompetensutbildning för lastbils- och bussförare är bra. De nuvarande körkortskraven kommer att ses över ju strängare

och mer differentierade kraven på yrkeskompetens blir, tror utskottet. Ändringarna kräver en översyn av alla körkortskategorier för tunga transportfordon. Men det ska föreskrivas särskilt om körkortskraven.

Yrkesmässig transport

I lagens 2 § föreskrivs om tillämpningsområdet. Där sägs att lagen gäller den nödvändiga yrkeskompetensen för den som framför en lastbil eller buss eller fordonskombinationer bestående av ett sådant fordon och ett släpfordon. Enligt propositionen gäller kravet på yrkeskompetens alla transporter med lastbil eller buss, utom dem som utesluts i 2 § 3 mom. För de transporterna räcker det med enbart körkort.

Föreslagna 2 § 3 mom. 6 punkt undantar icke-kommersiella transporter för eget bruk. Formuleringen "i privat bruk för andra än kommersiella transporter" följer den finska översättningen av formuleringen i direktivet. Där anges inte på något vis vad som avses med kommersiella transporter. Att transporterna är för privat bruk understryker i lagförslaget att fordonet används för eget bruk eller att transporterna sker för eget behov. Uttrycket "för andra än kommersiella transporter" utesluter personer som framför fordon i förvärvssyfte. I praktiken anses transporter kommersiella då de utförs mot lön eller annan ersättning och transporter i yrkestrafik, som åtminstone tillståndsbelagda transporter räknas till. Enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport, nedan yrkeskompetensdirektivet, krävs det yrkeskompetens också av en person som kör en tom buss utan passagerare.

Kommersiella eller icke-kommersiella transporter tas bl.a. upp i bestämmelserna om kör- och vilotider. Artikel 3.h i rådets förordning 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet undantar icke-kommersiella transporter från lagens tillämpningsområde. Det finns ingen definition av vare sig kommersiella eller icke-kommersiella trans-

porter i rättsakten. Enligt artikel 3.1 i rådets förordning (3821/85) om färdskrivare vid vägtransporter gäller skyldigheten att använda färdskrivare de transporter som bestämmelserna i förordning 561/2006 ska tillämpas på. Lagen om kommersiella godstransporter på väg (693/2006), nedan godstransportlagen, tillämpas enligt sin 1 § på kommersiella godstransporter på väg, men inte på transporter av eget gods. Enligt 5 § kräver fordonstransport på väg mot ersättning tillstånd. I 7 § finns bestämmelser om kommersiella transporter som inte kräver tillstånd.

Arbetskraftssituationen

Det ökade behovet av yrkesinriktad grundutbildning och fortbildning ska tillgodoses genom att omfördela och i förekommande fall sätta in mer utbildning. För tillfället finns det omkring 1 800 nybörjarplatser inom yrkesutbildningen. Att det behövs mer utbildning bevisas också av det ökade behovet av arbetskraft i branschen. Enligt beräkningar behövs det omkring 3 500—4 000 förare per år. Inom försvaret utbildas omkring 2 200—2 500 förare varje år. Arbetskraftsförvaltningen har använt omkring 8 miljoner euro till utbildning.

Trots att förarbehovet och utbildningsutbudet skenbart möts är det uppenbart att det behövs mer utbildning. De nuvarande utbildningsvolymer och det beräknade årliga behovet av omkring 2 000 förare gör att det anses vara brist på förare. Underskottet beräknas förbli på ca 2 000 förare med nuvarande utbildningsvolymer.

Därtill har bilskolorna årligen utbildat i snitt 16 000 lastbilsförare i kategori C. Omkring hälften av dem som tagit körkort för fordonskombinationer i kategori CE och bussförarna i kategori D har fått sitt körkort utifrån sin körerfarenhet. I framtiden måste yrkeskompetensen alltid bevisas genom utbildning och det kommer att vara svårt att bedöma hur många som går via bilskola för att få sin körkorts- och yrkeskompetensutbildning.

Det är möjligt att tillgodose en del av behovet genom försvarets förarutbildning. Försvaret står

för en betydande del av utbildningen för t.ex. körkort i kategori CE, men preliminära enkätresultat antyder att bara omkring 20 procent av dem som fått militär förarutbildning söker sig till transportsektorn. En eventuell grundläggande yrkeskompetensutbildning i samband med militärutbildningen gör således inte mycket för att minska underskottet.

Utbildningssystemet

Yrkeskompetensutbildningen

Enligt kommunikationsministeriet har utbildningskraven i propositionen anpassats till det nuvarande systemet för körkortsutbildning för att minimera behovet av omorganiseringar, extra personal och ytterligare resurser i övrigt.

Grundläggande yrkeskompetensutbildning ges av samma parter som också nu står för utbildningen för körkort för tunga fordon, dvs. yrkesläroanstalter, bilskolor och försvaret. De har behörig körundervisningsmateriel och de som ger undervisning för kategorierna CE och D behörig undervisningspersonal. Ett ytterligare krav för dem som gett utbildning för kategori C är att de har branschfarenhet.

Utbildning av motsvarande längd (kategorierna CE och D) ges nuförtiden inom yrkesutbildningen, antingen vuxenutbildningen eller utbildningen för grundexamen, eller försvarets förarutbildning. Enligt uppgift från kommunikationsministeriet har det funnits i snitt 8 bilskolor för utbildning för kategorierna CE och D och utbildningen har köpts av samhället eller något företag. Utbildningen för körkort i kategori C har mestadels skaffats i bilskola. Betoningen på yrkeskompetens har inte varit lika stark i utbildningen eller när det gäller lärarnas behörighet.

Kommunikationsministeriet hävdar att reglerna om yrkeskompetens inte betyder att hela körundervisningen måste läggas om, men det faktum att kraven för förare i kategori C ställs på samma nivå som för kategorierna CE och D understryker precis som de förestående ändringarna i ålderskravet för kategorin att kraven blir strängare. För unga kommer körkortsutbildningen att slås ihop med yrkeskompetensutbildning-

en, eftersom den lägsta åldersgränsen för körkort (18 år för körkort i kategori C) bara kan tillämpas på dem som har intyg om yrkeskompetens. I ljuset av det vi vet i dag är det uppenbart att undervisningen med hänsyn till utbildningens omfattning bör finansieras av samhället. Kommunikationsministeriet menar att allt färre helt uppenbart kommer att skaffa sig körkort i en bilskola. En del av förarna kommer att få sin utbildning inom försvaret, om det avsätts resurser för utbildningen.

Yrkeskompetensutbildningens status

Den föreslagna utbildningen på 280/140 timmar är yrkesinriktad utbildning utöver körkortsutbildningen och den har anpassats till det allmänna yrkesutbildningssystemet. Utbildningen kan kompletteras med en yrkesexamen för förare eller genom en separat kurs av bestämd längd.

Tillgång på lika villkor

Kulturutskottet har i sitt utlåtande framhållit att en adekvat tillgång till arbetskraft måste tryggas genom att det ordnas yrkesförarutbildning i hela landet och att de nuvarande utbildningsanordnarnas kapacitet utnyttjas.

Reformen förväntas minska antalet personer som går i bilskola för att få körkort. Utskottet uppmärksammar att eleverna i yrkesutbildning inte har terminsavgifter och att utbildningen inte heller annars kostar. Däremot måste de som förvärvar sin yrkeskompetens i bilskola själva betala sin utbildning och de omfattas inte heller av studiestöd eller andra studiesociala förmåner. Utskottet beklagar att reformen inte kan garantera lika villkor för de studerande i utbildningen.

Utskottet ser också med en viss oro på utbildningskapaciteten, som inte kommer att räcka till om inte alla nuvarande utbildningsanordnare utnyttjas fullt ut i det nya systemet, och med stor oro på förarbristen i transportnäringen. Därför är det viktigt att reformen bidrar till att utbildningen fyller behovet.

Geografisk täckning

Kulturutskottet noterar i sitt utlåtande att om inte de bilskolor som nu ordnar undervisning för kör-

kort i kategori C, körkort för fordonskombinationer och busskörkort får likvärdiga ekonomiska möjligheter med yrkesläroanstalterna, är risken att den privata utbildningen upphör när lagen träder i kraft, åtminstone utanför de stora städerna. Därmed kommer den befintliga kapaciteten att vara outnyttjad på många sätt. Det kan hända att utbildningsutbudet blir mycket varierande i olika delar av landet.

Undervisningsministeriet utfärdar tillstånd att ordna yrkesutbildningen och godkänner samtidigt på ansökan utbildningsanordnarna som utbildningscentrum enligt lagen. Läroplans- och examensgrunderna för grundläggande yrkeskompetensutbildning godkänns på samma sätt som för den övriga yrkesutbildningen, eftersom utbildningen ingår i det nationella utbildningssystemet.

Utskottet anser att bilskolorna genom sin medverkan i yrkesutbildningen kompletterar inte minst yrkesläroanstaltsnätets geografiska täckning.

I dagens läge deltar bilskolorna i förarutbildningen på kommersiella grunder och därmed har de t.ex. en annan momsbehandling än yrkesläroanstalterna. Kommunikationsministeriet uppger att det föreslagna utbildningssystemet har byggts upp så att de nuvarande anordnarna av förarutbildning ska ha lika möjligheter att anhänga om tillstånd och lika ekonomiska villkor att konkurrera med yrkesläroanstalter om att ordna utbildning. Enligt ministeriet har det från första början ansetts nödvändigt att ta med bilskolornas insats i utbildningen i beräkningarna av lärare inom den grundläggande yrkeskompetensutbildningen.

Utskottet påpekar att bilskolorna har möjlighet att producera samhällsfinansierade utbildningstjänster i första hand med tillstånd av undervisningsministeriet och då får utbildningen inte vara vinstsyftande. Dessutom kan bilskolorna tillhandahålla utbildningstjänster för institutioner som står för samhällsfinansierad utbildning, antingen för yrkesutbildningen eller den arbetskraftspolitiska utbildningens behov.

Enligt utredning till utskottet utreder Finlands Bilskoleförbund vilka möjligheter bilsko-

lor har att delta i utbildning med tillstånd av undervisningsministeriet. Utredningen är inte slutförd. Bilskolorna har i viss utsträckning tillhandahållit utbildningstjänster för yrkesutbildningen och arbetskraftsutbildningen och det ska fortsatt vara möjligt. Det är bra att undervisningsministeriet ser positivt på Finlands Bilskoleförbunds möjligheter att medverka i utbildning med tillstånd från ministeriet. Det skulle också betyda att de studerande omfattas av studiesociala förmåner.

Utveckling av utbildningssystemet på lika villkor

Utskottet delar kulturutskottets oro för utbildningens täckning och anser att reformen absolut bör ta till vara de nuvarande utbildningsanordnarnas kapacitet för att garantera att vi har ett heltäckande utbildningsnätverk som ger de studerande lika och icke-diskriminerande möjligheter till utbildning. Med tanke på de studerandes likabehandling är det viktigt att deras villkor och rättigheter inte förändras i väsentlig grad på grund av vilka utbildningsvägar som står till buds på deras hemorter. Undervisningsministeriet måste ge Finlands Bilskoleförbund tillstånd att ordna utbildning och samtidigt se till att yrkesutbildningen och bilskoleutbildningen kompletterar varandra både geografiskt och innehållsligt och att villkoren är de samma för alla studerande.

Momsbeskattningen

Enligt mervärdesskattelagen (1501/1993) betalas skatt på all rörelsemässig försäljning av varor och tjänster. Bara vissa i lagen explicit uppräknade varor är befriade från skatt. I princip är alla företag och yrkesutövare som säljer skattepliktiga varor och tjänster skattskyldiga. Enligt 39 § i mervärdesskattelagen betalas skatt inte på försäljning av utbildningstjänster. Med utbildningstjänster avses enligt lagens 40 § allmänbildande utbildning och yrkesutbildning, högskoleundervisning samt grundundervisning i konst som ordnas med stöd av lag eller som med stöd av lag understöds med statens medel.

Mervärdesskattelagen avser att befria sådan utbildning från skatt som ordnas för att uppnå utbildningsmål som samhället godkänt. Därför är bara utbildning som bygger på lagstiftning befriad från skatt. Annan utbildning än lagfäst utbildning är däremot skattepliktig. Hit hör utbildning som ordnats på affärsekonomiska grunder och olika slag av utbildning med hobbyanknytning. Bilskolor ger utbildning som ordnats på affärsekonomiska grunder. Utskottet fäster sig vid att bilskolor enligt utredning kan anhålla om tillstånd att ordna utbildning hos undervisningsministeriet och sedan bedriva skattefri verksamhet.

Utbildningsresurser

Kulturutskottet konstaterar i sitt utlåtande att utom att anordnarna av förarutbildning bör ges lika möjligheter att anhålla om rätt att ordna utbildning bör de få ekonomiska konkurrensmöjligheter i relation till yrkesläroanstalterna att ordna utbildning.

Enligt utredning till utskottet behöver omkring 70 000—80 000 förare i branschen dessutom fortbildning med 5 års mellanrum.

Det är klart att det behövs extra anslag för yrkesförarutbildningen för att en så stor satsning enligt uppgift till utskottet inte är möjlig med de nuvarande anslagen för yrkesutbildningen på andra stadiet. De existerande anslagen bör riktas på förarutbildning, men det behövs också extra anslag.

Detaljmotivering

Lagförslag 1

2 §. *Tillämpningsområde.* Den yrkeskompetens som avses i lagförslaget omfattar alla transporter med lastbil och buss, utom de som undantas i 2 § 3 mom., för vilka det räcker med enbart körkort.

Utskottet föreslår ändringar i paragrafens 1 och 2 mom., men de påverkar inte den svenska texten.

Utskottet vill ändra 3 mom. 2 punkten så att undantaget från kravet på yrkeskompetens bara

gäller transporter som hänför sig till polisens, räddningsväsendets eller försvarsmaktens primära uppgifter, som är att upprätthålla ordningen och säkerheten i samhället. Som exempel kan nämnas personaltransporter, då fordonet används av nämnda parter. Brandverket kan t.ex. ha besök av grupper av barn som bekantar sig med brandverkets arbete och det kan kräva transport. Då handlar det inte om brandverkets primära verksamhet eller anknytande uppgifter och därför bör föraren av säkerhetsskäl alltid ha nödvändig bussförarbehörighet.

Enligt 3 mom. 6 punkten gäller lagen inte när fordonet används för icke-kommersiell persontransport eller transport av varor, för eget bruk. Utskottet har uppmärksamgjorts på trafiksäkerhetsaspekter också vid icke-kommersiella persontransporter, och det har krävts att de ska omfattas av lagen. Det föreslår en ny 7 punkt om icke-kommersiella persontransporter för eget bruk och att persontransporter därför inte ska nämnas i 6 punkten. Följaktligen blir 7 punkten 8 punkten.

Den nya 7 punkten om persontransporter möjliggör bara transporter med egen buss. Den tillåter inte att en hyresbuss används för familjens behov annat än om föraren har nödvändig behörighet. Begreppet familj är inte fastslaget i lagstiftning och därför vill utskottet hellre tala om personer som bor i samma hushåll. Också föraren måste höra till hushållet.

Men som utskottet påpekar är det inte helt problemfritt att yrkeskompetenskravet utvidgas till allt framförande av buss. Det kan behövas en buss för att transportera framför allt storfamiljer. Kravet på yrkeskompetens skulle ställa många familjer inför samma problem som de stränga professionella kraven för busskörkort nuförtiden innebär. Föraren kör i normala fall sin egen buss som han eller hon är van att köra. I ett sådant fall bör det räcka med körkort.

I föreslagna 8 punkten föreskrivs om undantag när fordonet används för att transportera material eller utrustning som föraren använder i sin yrkesutövning och det inte är förarens huvudsakliga sysselsättning att framföra fordonet. Utskottet anser att det handlar om en likadan situation

när fordonet används för transport i liten skala av egna produkter för att säljas på en bestämd plats och det inte är förarens huvudsakliga sysselsättning att framföra fordonet. Den föreslagna undantagsbestämmelsen gäller bara transporter i liten skala när de är klart sekundära.

Enligt 8 punkten ska lagen inte gälla när fordonet används för transport av varor för försäljning på en bestämd plats, t.ex. ett torg eller en marknad. Bestämmelsen tillåter inte att varor transporteras för att säljas av någon annan. Den tillåter inte heller kundtransporter, dvs. hemtransport av köpta varor eller liknande till det ställe som köparen anger. De varor som transporteras ägs av föraren och är ännu inte sålda; de är alltså först på väg för att säljas. På återresan kan det hända att de varor som inte blev sålda är med. Transport i liten skala kräver att varutransporten är sekundär i förhållande till någon annan verksamhet, också saluföringen.

Utskottet har ändrat paragrafen i överensstämmelse med förslagen.

10 §. Utbildningscentrumen. Enligt sista meningen i 10 § 1 mom. har ett utbildningscentrum som har godkänts för utbildning för grundläggande kompetens också rätt att ordna fortbildning, om Fordonsförvaltningscentralen har godkänt ett utbildningsprogram som används för fortbildningen. Utskottet påpekar att lärokurserna inom fortbildningen utgår från samma innehåll som den grundläggande yrkeskompetensutbildningen och att meningen är att den som antagits för yrkeskompetensutbildning därigenom också ska få rätt till fortbildning. Utbildningsprogrammen godkänns av en och samma part, i detta fall Fordonsförvaltningscentralen. Det ska

föreskrivas om genomförandet genom förordning och då ska ansökan om att få ordna grundläggande yrkeskompetensutbildning kompletteras med en utredning om att Fordonsförvaltningscentralen har godkänt utbildningsprogrammet för fortbildning, om det är meningen att ge fortbildning.

Lagförslag 4

Ingressen. I proposition RP 61/2006 rd föreslås ändringar i 5 § 1 mom. 11 och 12 punkten i lagen om fordonstrafikregistret. Riksdagen godkände i andra behandlingen i plenum den 4 december 2006 lagförslagen utifrån utskottets betänkande KoUB 27/2006 rd. Därför föreslår utskottet att ingressen ändras.

5 §. Andra uppgifter som registreras om fysiska personer. Med anledning av de ändringar som godkänts i 5 § 1 mom. 11 och 12 punkten i lagen om fordonstrafikregistret i proposition RP 61/2006 rd har utskottet strukit 11 punkten, eftersom den redan ingår i den antagna lagen, fogat 12 punkten i den antagna lagen till paragrafen och ändrat 12 punkten till 13 punkten.

Förslag till beslut

Med stöd av det ovan anförda föreslår kommunikationsutskottet

att lagförslag 2 och 3 godkänns utan ändringar och

att lagförslag 1 och 4 godkänns med ändringar (Utskottets ändringsförslag).

*Utskottets ändringsförslag***1.****Lag****om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare**

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 kap.

Allmänna bestämmelser

1 §
(Som i RP)

2 §

Tillämpningsområde

(1 och 2 mom. som i RP. Utskottets ändringsförslag påverkar inte den svenska texten.)

Denna lag gäller inte förare när

(1 punkten som i RP)

2) fordonet används av polisen, räddningsväsendet eller försvarsmakten *för transporter som hänför sig till deras uppgifter* eller av tullen eller gränsbevakningsväsendet i skötseln av polisuppgifter,

(3—5 punkten som i RP)

6) fordonet används i privat bruk för andra än kommersiella (*utesl.*) godstransporter, (*utesl.*)

7) *en buss används i privat bruk för icke-kommersiella persontransporter av personer som bor i samma hushåll som föraren och någon av dem äger bussen, eller (Ny)*

8) fordonet används för transport av material eller utrustning som föraren använder i sin yrkesutövning och framförandet av fordonet inte är förarens huvudsakliga sysselsättning *eller när fordonet används för transport i liten skala av egna varor som föraren säljer på en bestämd plats och framförandet av fordonet inte är förarens huvudsakliga sysselsättning. (8 punkten som 7 punkten i RP)*

2 kap.

Krav som gäller lastbils- och bussförare

(Som i RP)

3 kap.

Särskilda bestämmelser

(Som i RP)

4 kap.

Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

(Som i RP)

4.

Lag**om ändring av lagen om fordonstrafikregistret**

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen av den 13 juni 2003 om fordonstrafikregistret (541/2003) 3 § 2 mom. 7 punkten, 5 § 1 mom. 12 punkten, 11 § 1 mom. 5 punkten, 12 § 1 mom. 6 punkten, 15 § 1 mom. 9 punkten och 17 § 2 mom. 12 punkten,

av dem 3 § 2 mom. 7 punkten och 5 § 1 mom. 12 punkten sådana de lyder *delvis* i lag 697/2006 och lag (/) och 17 § 2 mom. 12 punkten sådan den lyder i lag 588/2005, samt

fogas till 3 § 2 mom., sådant det lyder delvis ändrat i nämnda lag 697/2006, en ny 8 punkt, till 5 § 1 mom., sådant det lyder delvis ändrat i lag 859/2005 och i nämnda lag 697/2006 och lag (/), en ny 13 punkt, till 12 § 1 mom. en ny 7 punkt, till 15 § 1 mom., sådant det lyder delvis ändrat i nämnda lag 859/2005, en ny 10 punkt och till 17 § 2 mom., sådant det lyder delvis ändrat i lag 403/2005 och i nämnda lag 588/2005, en ny 13 punkt som följer:

3 §
(Som i RP)

11) (*utesl.*)
12) uppgifter om trafikförsäkringstagaren,
(*ny*)
(13 punkten som 12 punkten i RP)

*Andra uppgifter som registreras om fysiska
personer*

11, 12, 15 och 17 §
(Som i RP)

I fråga om fysiska personer får utöver basupp-
gifter registreras för registrets syfte behövliga

Ikraftträdandebestämmelsen
(Som i RP)

KoUB 33/2006 rd — RP 149/2006 rd

Helsingfors den 12 december 2006

I den avgörande behandlingen deltog

ordf. Markku Laukkanen /cent
vordf. Matti Kangas /vänst
medl. Mikko Alatalo /cent (delvis)
Leena Harkimo /saml
Saara Karhu /sd
Marjukka Karttunen /saml
Inkeri Kerola /cent
Risto Kuisma /sd
Reino Ojala /sd
Reijo Paajanen /saml (delvis)

Erkki Pulliainen /gröna
Eero Reijonen /cent
Pertti Salovaara /cent
Arto Seppälä /sd
Timo Seppälä /saml (delvis)
Harry Wallin /sd
Lasse Virén /saml
Raimo Vistbacka /saf
ers. Lyly Rajala /saml (delvis).

Sekreterare var

utskottsråd Mika Boedeker.