

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av lagen om transportservice och till vissa lagar som har samband med den

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att lagen om transportservice, körkortslagen, lagen om förarexamensverksamhet och lagen om verkställighet av böter ändras. Syftet med propositionen är att förbättra förutsättningarna för iakttagande av och tillsyn över EU-bestämmelserna om bedrivande av person- och godstrafik, främja användningen av miljövänliga fordon på vägar och främja tillgången till förare.

Enligt förslaget fogas till lagen om transportservice bestämmelser som preciserar EU-regleringen om transporttjänster som ett utländskt företag tillfälligt utför i Finland, dvs. s.k. cabotagetransport, i syfte att göra det möjligt att iaktta och övervaka regleringen. Samtidigt ska det till lagen fogas nya påföljdsbestämmelser så att en administrativ påföljdsavgift i fortsättningen kan påföras för brott mot cabotage och försummelse att skaffa förartillstånd. Det föreslås också att påföljdsavgifter fogas till tillämpningsområdet för lagen om verkställighet av böter.

Till körkortslagen fogas en temporär bestämmelse som möjliggörs av det nuvarande körkortsdirektivet om omfattningen av körrätten för kategori B. Det föreslås att ett körkort för kategori B som utfärdats minst två år tidigare berättigar till transport av gods med ett fordon som drivs med alternativa bränslen och vars största tillåtna massa är högst 4 250 kg. Undantaget gäller godstransporter som utförs med godstrafiktillstånd som beviljats av Transport- och kommunikationsverket.

Enligt förslaget ska det till körkortslagen också fogas sådana undantag i enlighet med körkortsdirektivet från omfattningen av körrätt för kategorierna B och BE. Undantagen blir tillämpliga i november 2027 och gör det möjligt att framföra lastbilar eller fordonskombinationer som dras av en lastbil och som drivs med alternativa bränslen. Genom tilläggen genomförs en del av bestämmelserna i det nya körkortsdirektivet.

I propositionen föreslås det att lagen om ordnande av förarexamensverksamhet ändras så att kraven på förarprövare lindras. Ändringarna gäller innehållet i och behörighetskraven för förarprövarens uppgift.

De föreslagna lagarna avses träda i kraft den 1 maj 2026. De föreslagna ändringarna i körkortslagen träder dock i kraft först den 26 november 2027.

INNEHÅLL

MOTIVERING.....	5
1 Bakgrund och beredning.....	5
1.1 Bakgrund.....	5
1.2 Beredning.....	6
1.2.1 Beredningen av EU-rättsakten.....	6
1.2.2 Beredningen av propositionen.....	6
1.2.3 Tillämpning i landskapet Åland.....	7
2 EU-rättsaktens målsättning och huvudsakliga innehåll.....	7
2.1 EU-reglering om cabotage inom vägtrafiken.....	7
2.2 Körkortsdirektivets bestämmelser om körkortskategorier och körprov.....	9
2.2.1 Det nuvarande körkortsdirektivets bestämmelser om körkortskategorier.....	9
2.2.2 Det nya körkortsdirektivets bestämmelser om körkortskategorier.....	10
2.2.3 Förarprövare.....	12
3 Nuläge och bedömning av nuläget.....	12
3.1 Cabotage inom vägtrafiken.....	12
3.1.1 Cabotage inom godstrafiken samt förartillstånd.....	12
3.1.2 Cabotagetransport med buss.....	14
3.2 Påföljder för cabotageöverträdelser och avsaknad av förartillstånd.....	15
3.3 Framförande av en lätt lastbil som drivs med alternativt bränsle och en fordonskombination.....	16
3.4 Förarprövare.....	17
4 Förslagen och deras konsekvenser.....	19
4.1 De viktigaste förslagen.....	19
4.1.1 Cabotage inom vägtrafiken.....	19
4.1.2 Administrativa påföljdsavgifter.....	20
4.1.3 Framförande av en lätt lastbil som drivs med alternativt bränsle och en fordonskombination.....	20
4.1.4 Förarprövare.....	21
4.2 De huvudsakliga konsekvenserna.....	21
4.2.1 Cabotage inom vägtrafik samt förartillstånd.....	21
4.2.2 Administrativa påföljdsavgifter.....	23
4.2.3 Framförande av en lätt lastbil som drivs med alternativt bränsle och en fordonskombination.....	24
4.2.3.1 Miljökonsekvenser.....	24
4.2.3.2 Ekonomiska konsekvenser.....	25
4.2.3.3 Sociala konsekvenser – konsekvenser för trafiksäkerheten.....	25
4.2.3.4 Konsekvenser för myndigheterna.....	27
4.2.3.5 Konsekvenser för samhället.....	27
4.2.4 Förarprövare.....	27
4.2.5 Proportionalitetsprövning av den reviderade regleringen av yrken.....	28
5 Alternativa handlingsvägar.....	29
5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser.....	29
5.1.1 Cabotage inom vägtrafiken.....	29
5.1.2 Administrativa påföljdsavgifter.....	30

5.1.3 Framförande av en lätt lastbil som drivs med alternativt bränsle och en fordonskombination	30
5.2 Handlingsmodeller som används eller planeras i andra medlemsstater	31
5.2.1 Cabotage inom vägtrafiken samt påföljder	31
5.2.1.1 Inledning	31
5.2.1.2 Sverige	31
5.2.1.3 Norge	31
5.2.1.4 Danmark	32
5.2.1.5 Tyskland	32
5.2.1.6 Nederländerna	33
5.2.2 Godstransporter med lastbilar som drivs med alternativa bränslen	33
5.2.2.1 Inledning	33
5.2.2.2 Sverige	33
5.2.2.3 Nederländerna	34
5.2.2.4 Danmark	34
5.2.2.5 Tyskland	35
5.2.3 Förarprovare	35
6 Remissvar	35
6.1 Allmänt om remissvaren	35
6.2 Cabotage inom vägtrafiken och administrativa påföljdsavgifter	36
6.3 Beaktande av remissvaren: cabotage inom vägtrafiken och administrativa påföljdsavgifter	40
6.4 Framförande av en lätt lastbil som drivs med alternativt bränsle och en fordonskombination	41
6.5 Beaktande av remissvaren: framförande av en lätt lastbil som drivs med alternativt bränsle och en fordonskombination	45
6.6 Förarprovare	46
6.7 Beaktande av remissvaren: förarprovare	49
7 Specialmotivering	50
7.1 Lagen om transportservice	50
7.2 Körkortslagen	55
7.3 Lag om förarexamensverksamhet	56
7.4 Lagen om verkställighet av böter	57
8 Bestämmelser på lägre nivå än lag	57
9 Ikraftträdande	57
10 Verkställighet och uppföljning	58
11 Förhållande till andra propositioner	58
12 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning	59
12.1 Rätten till liv	59
12.2 Näringsfrihet	60
12.2.1 Cabotage inom vägtrafiken	60
12.2.2 Förarprovare	63
12.3 Administrativa påföljdsavgifter	64
12.4 Lagstiftningsordning	68
LAGFÖRSLAG	69
1. Lag om ändring av lagen om transportservice	69

2. Lag om ändring och temporär ändring av körkortslagen.....	73
3. Lag om ändring av lagen om förarexamensverksamhet	76
4. Lag om ändring av 1 § i lagen om verkställighet av böter	78
BILAGA.....	79
PARALLELLTEXTER.....	79
1. Lag om ändring av lagen om transportservice.....	79
2. Lag om ändring och temporär ändring av körkortslagen.....	85
3. Lag om ändring av lagen om förarexamensverksamhet	89
4. Lag om ändring av 1 § i lagen om verkställighet av böter	91

MOTIVERING

1 Bakgrund och beredning

1.1 Bakgrund

Behovet av att förbättra verksamhetsförutsättningarna för transportbranschen har lett fram till beredningen av propositionen. På våren 2025 bedömde kommunikationsministeriet tillsammans med Transport- och kommunikationsverket regleringsåtgärder inom transportbranschen som intressentgrupper hade lyft fram. De granskade regleringsåtgärderna hänförde sig till huruvida de nationella bestämmelserna och påföljdsbestämmelserna om cabotage inom vägtrafiken är tillräckliga. Dessutom hänförde sig de granskade regleringsåtgärderna till framförande av lätt lastbil med alternativt bränsle med körkort för kategori B samt undantag från förarnas kör- och vilotider.

Bestämmelserna om cabotage inom vägtrafiken grundar sig på EU-förordningar som är direkt tillämpliga. Definitionerna av cabotagetransport och maximitiden för tillåtet cabotage i EU-förordningarna har i tillämpningspraxis visat sig vara inexakta och tvetydiga, vilket är en utmaning med tanke på iakttagandet och övervakningen av cabotageregleringen. Principen om rättssäkerhet förutsätter att lagstiftningen är tydlig och exakt, så att tillämpningen av den kan förutses. Maximitiden för tillåtet cabotage bör således vara förutsägbar, i synnerhet om den kan vara förenad med konsekvenser av straffkaraktär. En betydande del av EU:s medlemsstater har infört preciseringar om cabotagetransporter i lagstiftningen eller i vissa fall i en behörig myndighets tillämpningsanvisningar. På basis av det som nämns ovan har man även i Finland konstaterat ett behov av att nationellt precisera den gällande regleringen om cabotagetransporter som ingår i EU-förordningarna.

Det nuvarande körkortsdirektivet (Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG om körkort, nedan *körkortsdirektivet*) innehåller ett undantag angående framförande av tyngre lätta lastbilar som drivs med alternativa bränslen och används inom godstrafiken med körkort för kategori B. Det nya körkortsdirektivet (Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2025/2205 om körkort och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1724 och Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/2561 samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG och kommissionens förordning (EU) nr 383/2012, nedan *det nya körkortsdirektivet*) utvidgar undantaget: utöver kategori B innehåller det nya körkortsdirektivet en bestämmelse om kategori BE och möjliggör därför också framförande av en fordonskombination där en släpvagn i kategori O₁ eller O₂ dras av en bil som drivs med alternativ framdrivning och vars totalvikt inte överstiger 4 250 kg. Ändringen som utvidgar körrätten för kategori BE gäller endast personer vars körrätt har beviljats två år tidigare. Det nya körkortsdirektivet antogs den 21 oktober 2025 och trädde i kraft den 25 november 2025. Medlemsstaterna ska införliva bestämmelserna i direktivet i sin nationella lagstiftning inom två år från direktivets ikraftträdande.

Som en del av att förbättra verksamhetsförutsättningarna för transportbranschen har det ansetts nödvändigt att undantaget enligt det nuvarande körkortsdirektivet sätts i kraft temporärt och gäller till den 25 november 2027. Dessutom har det i samband med detta ansetts nödvändigt att föreskriva om att ett undantag i enlighet med det nya körkortsdirektivet träder i kraft genast när det nya körkortsdirektivet förpliktar till det, dvs. den 26 november 2027.

Dessutom har det under beredningen konstaterats ett behov av att ändra bestämmelserna om mottagande av körprov i lagen om förarexamensverksamhet (535/1998). Det förutspås att tillgången till förarprövare försämras under de närmaste åren på grund av förarprövarnas

åldersstruktur. Utvecklingen har en negativ inverkan på möjligheterna att avlägga körprov. Tillgången till förarprövare kan förbättras och tryggas genom ändringar i kraven för uppgiften, utan att genomförandet av körproven eller trafiksäkerheten försämras. Minimikraven på personer som fungerar som prövare vid körprov grundar sig på körkortsdirektivet.

1.2 Beredning

1.2.1 Beredningen av EU-rättsakten

Propositionen omfattar flera ändringar med bakgrund i EU. I propositionen föreslås det för det första preciseringar i bestämmelserna om cabotage inom vägtrafiken som grundar sig på direkt tillämpliga EU-förordningar. EU-förordningarna och de nationella bestämmelserna som kompletterar förordningarna har varit i kraft i flera år, och därför behöver inte beredningen av förordningarna beskrivas här, utan deras innehåll behandlas nedan i avsnitt 2.1.

För det andra omfattar förslaget bestämmelser som grundar sig på både det nuvarande och det nya körkortsdirektivet. Förhandlingarna om en uppdatering av körkortsdirektivet inleddes när kommissionen gav sitt förslag till ett nytt körkortsdirektiv¹ i mars 2023 som en del av ett mer omfattande vägsäkerhetspaket.² Statsrådets U-skrivelse³ om vägsäkerhetspaketet lämnades till riksdagen i april 2023. Den preliminära överenskommelsen om innehållet i det nya körkortsdirektivet uppnåddes på mötet för Europaparlamentets utskott för transport och turism (TRAN) den 24 mars 2025 och utskottet godkände överenskommelsen den 14 maj 2025. Det nya körkortsdirektivet antogs den 21 oktober 2025.

Artikel 9 som gäller utvidgning av körrätten för kategori B och BE i det nya körkortsdirektivet ger inte medlemsstaterna prövningsrätt i fråga om införande av undantaget. När direktivet har trätt i kraft gäller ändringen hela unionen. Undantaget om framförande av fordon som drivs med alternativa bränslen begränsar inte fordonens användningsändamål. Finland förhöll sig positivt till undantaget under förhandlingarna. Direktivet innehåller också andra undantag från körkortskategoriernas viktgränser, men dessa bestämmelser om bland annat utryckningsfordon och campingbilar ingår inte i denna proposition, utan genomförandet av dem granskas i ett separat och mer omfattande projekt för att genomföra det nya körkortsdirektivet ([LVM051:00/2025](#)).

1.2.2 Beredningen av propositionen

Propositionen har beretts vid kommunikationsministeriet. Vid beredningen har samarbete bedrivits med Transport- och kommunikationsverket, polisen, Tullen, Gränsbevakningsväsendet och arbetarskyddsmyndigheten.

Beredningen föregicks av en bedömningspromemoria daterad den 7 april 2025 där man bedömde behovet av att ändra regleringen inom transportbranschen. Dessutom behandlades beredskapen och digitaliseringen inom logistiken. Under ledning av kommunikationsminister

¹ Kommissionens förslag till nytt körkortsdirektiv (1.3.2023):

https://transport.ec.europa.eu/document/download/964d4edc-5eea-49e1-ae08-2d1e38705713_en

² Kommissionens pressmeddelande om förslaget till vägsäkerhetspaket (1.3.2023):

https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/sv/ip_23_1145

³ Statsrådets skrivelse till riksdagen om Europeiska kommissionens förslag till vägsäkerhetspaket (13.4.2023), https://www.eduskunta.fi/SV/vaski/Kirjelma/Documents/U_1+2023.pdf

Ranne ordnades ett diskussionsmöte om regleringsåtgärderna inom transportbranschen den 8 maj 2025. Viktiga intressentgrupper understödde de regleringsåtgärder som lyftes fram, av vilka den del som gäller cabotage inom vägtrafiken innebär en precisering av de befintliga EU-förordningarna och den del som gäller körkort innebär genomförande av direktiven. Utgångspunkten för beredningen av propositionen om ändring av körkortslagen var ett antagande om att det nya körkortsdirektivet antas i slutet av 2025 och i en form som kommissionen, rådet och Europaparlamentet nådde en preliminär överenskommelse om under trepartsförhandlingarna på våren 2025. Direktivet antogs den 21 oktober 2025.

Utkastet till regeringspropositionen var på remiss mellan den 9 oktober och den 19 november 2025. Utlåtanden begärdes av de intressentgrupper som bedömdes vara de viktigaste. Sammanlagt 44 remissvar mottogs. Beredningsunderlaget till regeringspropositionen finns på <https://valtioneuvosto.fi/sv/projektet?tunnus=LVM029:00/2025>.

Beredningen av propositionen har dessutom påverkats av kommissionens ändrade tolkning av tillämpningen av det nya körkortsdirektivet. Kommissionens generaldirektorat för transport och mobilitet meddelade medlemsstaterna i december 2025 att generaldirektoratet hade omprövat frågan från flera medlemsstater om huruvida medlemsstaterna kan tillämpa bestämmelserna i det nya körkortsdirektivet på sina egna territorier i förtid innan direktivet börjar tillämpas inom hela unionen. Som ett resultat av omprövningen anser kommissionen att bestämmelsen som utvidgar körrätten för kategori B och BE i direktivet ska börja tillämpas den 26 november 2027. Efter denna uppgift har propositionen ändrats så att den bestämmelse som genomför det nya körkortsdirektivet och de ändringar som den förutsätter träder i kraft den 26 november 2027. Enligt förslaget fogas det till körkortslagen (386/2011) också en bestämmelse som möjliggörs av det nuvarande körkortsdirektivet och som gäller framförande av fordon som väger högst 4 250 kg och som drivs med alternativa bränslen med körrätt för kategori B, på vissa villkor. Det föreslagna undantaget gäller till den 25 november 2027.

1.2.3 Tillämpning i landskapet Åland

Viktiga punkter med tanke på den här propositionen är 18 § 21 och 22 punkten som gäller vägtrafik och näringsverksamhet i självstyrelselagen för Åland (1144/1991).

Bestämmelsen om vägtrafik har ansetts omfatta idkande av tillståndspliktig trafik på Åland. Landskapsregeringen beviljar således tillstånd för idkande av gods- och persontrafik på Åland. Statens ämbetsverk på Åland beviljar gemenskapstillstånd för internationell gods- och persontrafik med stöd av de EU-förordningar som gäller ärendet, eftersom tillstånden i fråga är internationella och därmed hör till rikets behörighet.

Ålands självstyrelse i fråga om vägtrafiken gäller även körkortsregleringen. De undantag från körrättens omfattning för kategorierna B och BE som fogas till körkortslagen gäller inte framförande av fordon på Åland. De föreslagna ändringarna i lagen om förarexamensverksamhet gäller inte heller Åland.

2 EU-rättsaktens målsättning och huvudsakliga innehåll

2.1 EU-reglering om cabotage inom vägtrafiken

Bestämmelserna om cabotage inom vägtrafiken grundar sig på EU-förordningar som har varit i kraft i flera år. När det gäller cabotage handlar inte propositionen om att EU-regleringen nu skulle förutsätta nya nationella kompletterande bestämmelser. Det handlar dock om reglering

med bakgrund i EU, eftersom propositionen preciserar de definitioner av cabotage som används i EU-rättsakter.

Med cabotagetransport avses transporter inom ett lands gränser med ett fordon som tillhör en trafikidkare som är etablerad i en annan stat. Utan cabotageregler får en trafikidkare som är etablerad i en annan stat inte yrkesmässigt transportera personer eller varor inom en annan stat. Syftet med att tillåta cabotage inom vägtrafiken är bland annat att effektivisera transporterna, minska körandet med tomma fordon och förbättra transporternas flexibilitet. Cabotage ska dock vara av tillfällig karaktär, vilket innebär att syftet med regleringen är att säkerställa att cabotage inte utförs på ett sätt som skapar permanent eller kontinuerlig transportverksamhet.

Genomförandet av EU:s gemensamma transportpolitik förutsätter bland annat att det antas gemensamma regler som tillämpas på tillträde till den internationella marknaden för gods- och persontransporter på väg på gemenskapens territorium samt att det fastställs villkor för att transportföretag (trafikidkare i lagen om transportservice) ska få utföra transporter i en annan medlemsstat än den där de är hemmahörande. Friheten att tillhandahålla tjänster är en grundläggande princip för den gemensamma transportpolitiken, och den förutsätter att transportföretag från alla medlemsstater är garanterade tillträde till de internationella transportmarknaderna utan att diskrimineras på grund av nationalitet eller etableringsort.

Tillträde till marknaden för gods- och persontransporter på väg inom EU och i större utsträckning inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) grundar sig på Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG, nedan *EU:s förordning om trafikidkare*. Förordningen trädde i kraft den 21 oktober 2009 och senast den ändrades var den 31 juli 2020.

Den gemensamma cabotageregleringen inom godstrafiken för EES-länderna grundar sig på Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg, nedan *EU:s förordning om tillstånd för godstrafik*. Förordningen trädde i kraft den 14 november 2009 och senast den ändrades var den 31 juli 2020. I propositionen föreslås det nationella bestämmelser som preciserar tillåten cabotagetransport i anknytning till artiklarna 8.2 och 2.6 i EU:s gällande förordning om tillstånd för godstrafik.

Enligt artikel 3 i förordningen om tillstånd för godstrafik krävs det för internationella transporter innehav av ett gemenskapstillstånd och, om föraren är medborgare i ett tredjeland, ett sådant tillstånd i kombination med ett förartillstånd. I enlighet med artikel 8.1 i förordningen ska varje transportföretag som bedriver yrkesmässiga godstransporter på väg och som innehar ett gemenskapstillstånd och vars förare – om han eller hon är medborgare i tredjeland – innehar ett förartillstånd, ha rätt, enligt de villkor som fastställs i förordningen, att utföra cabotagetransporter. Enligt artikel 8.2 i förordningen ska ett transportföretag som har utfört en internationell godstransport på väg från en medlemsstat eller ett tredjeland till en värdmedlemsstat, så snart godset levererats, ha rätt att med samma fordon, eller om det är fråga om en fordonskombination, med dess motorfordon, utföra upp till tre cabotagetransporter. Den sista lossningen av last inom ramen för en cabotagetransport som genomförs innan fordonet lämnar värdmedlemsstaten ska äga rum inom sju dagar från det att den sista lossningen av last inom ramen för den ingående internationella transporten har ägt rum.

EU:s förordning om tillstånd för godstrafik är direkt tillämplig och lämnar i princip inget nationellt handlingsutrymme när det gäller att precisera definitionen av cabotagetransport. Förordningen innehåller till exempel ingen uttrycklig bestämmelse som tillåter medlemsstaterna

att vidta nationella genomförandeåtgärder i detta avseende. Förordningen har emellertid ansetts lämna nationellt handlingsutrymme i fråga om preciseringen av cabotagetransport och låta medlemsstaterna vidta nationella genomförandeåtgärder, eftersom Europeiska unionens domstol, nedan *EUD*, i mål C-541/16 beslutade att Danmarks tillämpning som till denna del preciserar förordningen nationellt är förenlig med proportionalitetsprincipen⁴. Även kommissionen har senare konstaterat att motsvarande nationell reglering som preciserar EU:s förordning om tillstånd för godstrafik är en ändamålsenlig och proportionerlig åtgärd⁵. Påföljder för cabotageöverträdelser och försummelse att skaffa förartillstånd hör till medlemsstatens behörighet i enlighet med artikel 13 i förordningen. Förordningens nationella handlingsutrymme bedöms närmare i avsnitt 12.3.1 i propositionen.

Den gemensamma cabotageregleringen inom busstrafiken för EES-länderna grundar sig på Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss och om ändring av förordning (EG) nr 561/2006, nedan *EU:s förordning om internationell busstrafik*. Förordningen trädde i kraft den 21 oktober 2009 och senast den ändrades var den 10 juli 2012. I propositionen föreslås det nationella bestämmelser som preciserar maximitiden för tillåtet cabotage i anknytning till artiklarna 2.4, 2.7 och 15 b i EU:s gällande förordning om internationell busstrafik.

EU:s förordning om internationell busstrafik kan på motsvarande sätt anses lämna nationellt handlingsutrymme i fråga om preciseringen av maximitiden för cabotage, även om förordningen inte uttryckligen tillåter det. I mål C-482/23 beslutade EUD att Danmarks tillämpning som preciserar förordningen nationellt är förenlig med proportionalitetsprincipen. EUD kom fram till att begreppet tillfällig cabotagetrafik ska tolkas så att det kan avse cabotagetrafik med buss på värdmedlemsstatens territorium under en period på högst sju dagar i följd under en och samma kalendermånad. Därmed bedöms också nationell reglering som preciserar EU:s förordning om internationell busstrafik vara en proportionerlig åtgärd i enlighet med proportionalitetsprincipen⁶. Påföljder för cabotageöverträdelser hör till medlemsstatens behörighet i enlighet med artikel 22 i förordningen. Förordningens nationella handlingsutrymme bedöms närmare i avsnitt 12.3.1 i propositionen.

2.2 Körkortsdirektivets bestämmelser om körkortskategorier och körprov

2.2.1 Det nuvarande körkortsdirektivets bestämmelser om körkortskategorier

De nationella bestämmelserna om körkort grundar sig till stor del på EU:s körkortsdirektiv. När direktivet ändrades genom ändringsdirektivet (EU) 2018/645 infördes ett undantag angående framförande av tyngre fordon som drivs med alternativa bränslen med körkort för kategori B.⁷

⁴ EUD dom i mål C-541/16: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/HTML/?uri=CELEX:62016CJ0541>

⁵ Kommissionens anvisningar om tillämpning av reglerna för cabotagetransporter och om genomförandeåtgärder: https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/mobility-package-i/market-rules/rules-cabotage-applicable-21-february-2022_sv

⁶ EUD dom i mål C-482/23: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/HTML/?uri=CELEX:62023CJ0482>

⁷ Direktiv (EU) 2018/645, artikel 6.4 c: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?qid=1739957062701&uri=CELEX%3A02006L0126-20201101>

Enligt undantaget får medlemsstaterna efter samråd med Europeiska kommissionen inom sitt territorium tillåta att innehavare av körkort för kategori B som erhållits minst två år tidigare får framföra fordon som drivs med alternativa bränslen som avses i artikel 2 i direktiv 96/53/EG med en tillåten totalvikt som överstiger 3 500 kg men inte 4 250 kg för transport av gods som körs utan släpvagn.

En ytterligare förutsättning är att den vikt som överstiger 3 500 kg uteslutande beror på framdrivningssystemets extra vikt i förhållande till framdrivningssystemet hos ett fordon av samma storlek som är utrustat med en förbränningsmotor, och att lastkapaciteten inte är större än för fordonsmodellen utrustad med förbränningsmotor. Bestämmelsen gör det möjligt att avvika från den största tillåtna vikten på ett fordon som framförs med körkort för kategori B, dvs. 3 500 kg.

Medlemsstaterna är inte förpliktade att införa detta undantag för kategori B och därför har inte alla medlemsstater gjort det. Bestämmelsen har inte tidigare genomförts i Finland, eftersom dess formulering är tvetydig och det har ansetts att det finns betydande praktiska utmaningar med att konstatera extra vikt som beror på framdrivningen. En betydande praktisk utmaning är att en del av bilmodellerna endast tillverkas som modeller som drivs med alternativt bränsle och att det inte finns någon fordonsmodell utrustad med förbränningsmotor att jämföra med.

Av de övriga EU-medlemsstaterna tillåter bland annat Danmark, Nederländerna, Tyskland, Österrike, Tjeckien och Slovakien att ett sådant fordon framförs med körkort för kategori B. Belgien och Sverige har å sin sida inlett nationella pilotprojekt. Det finns vissa skillnader mellan medlemsstaternas nationella lösningar. I en del av de nämnda staterna har undantaget införts först efter att kommissionen gav sitt förslag till reform av körkortsdirektivet på våren 2023.

Kommissionens generaldirektorat för transport och mobilitet är medvetet om de praktiska utmaningarna med att jämföra fordonen. Ministeriet har bett kommissionen om sin syn på en lösning där undantaget i det gällande direktivet införs i Finland i en form som inte förutsätter att ett fordon som drivs med alternativt bränsle jämförs med ett motsvarande fordon med förbränningsmotor. I kommissionens svar på ministeriets förfrågan konstateras att målen med den temporära bestämmelsen överensstämmer med det nuvarande direktivet. Kommissionen konstaterar att den har beaktat bestämmelsens temporära karaktär och godkänt den föreslagna lösningen.

Målen med den temporära bestämmelsen överensstämmer med undantaget i det nya körkortsdirektivet, men det gynnar färre personer.

2.2.2 Det nya körkortsdirektivets bestämmelser om körkortskategorier

Det nya körkortsdirektivet inkluderar också ovannämnda undantag, och kommissionen föreslog både förtydligande och mildrande ändringar i det. Medlemsstaterna ska införliva bestämmelserna i direktivet i sin nationella lagstiftning inom två år från direktivets ikraftträdande (25.11.2025) och tillämpningen av bestämmelserna börjar den 26 november 2027.

Artikel 9.2 j i det nya körkortsdirektivet utvidgar körrätten för kategori B och gör det möjligt att framföra fordon som väger högst 4 250 kg och drivs med alternativa bränslen inom EU-området när det har gått minst två år sedan körrätten beviljades. Med fordon som drivs med alternativa bränslen avses fordon som helt eller delvis drivs med alternativa bränslen enligt definitionen i artikel 2 i direktiv 96/53/EG och som har godkänts enligt förordning (EU) 2018/858. Artikel 9.2 k i det nya körkortsdirektivet gör det möjligt att framföra en

fordonskombination som dras av en dragbil och som drivs med alternativa bränslen och väger högst 4 250 kg med ett körkort för kategori BE. Undantaget gäller släpvagnar i viktkategori O₁ eller O₂ och tillåter framförande av en fordonskombination vars största tillåtna vikt är 7 750 kg.

Syftet med bestämmelserna är att utöka och påskynda ibruktagandet av fordon som drivs med alternativa bränslen och på så sätt minska trafikutsläppen och energiförbrukningen. Avsikten med undantaget för fordon som drivs med alternativa bränslen är att minska trafikutsläppen för att uppnå EU:s allmänna klimatmål.

Målet är att främja användningen av lätta lastbilar med alternativ framdrivning i stället för dieseldrivna paketbilar. I Finland finns det många dieseldrivna paketbilar, vars största tillåtna totalvikt är 3 000–3 500 kg. Den 31 december 2024 fanns det cirka 150 000 sådana i registret för trafik och transport, och cirka två tredjedelar av dessa ägdes av företag. I samma viktklass fanns det däremot cirka 2 650 paketbilar med alternativ framdrivning.

Det andra målet med undantaget är att förbättra tillgången på arbetskraft särskilt för godstransporter (t.ex. varubilar i städerna) och denna inverkan förverkligas om det räcker med ett körkort för kategori B eller BE i stället för ett körkort för kategori C1 eller C1E. Vid transporter som sker med körkort för kategori B krävs inte heller yrkeskompetens för lastbils- eller bussförare.

Bedömningspromemorian om undantag som betjänar transportbranschen vilken utarbetades som bakgrund till beredningen av propositionen innehåller ingen ändring som utvidgar körrätten för kategori BE, eftersom undantaget i artikel 6.4 c i direktiv (EU) 645/2018 endast gäller kategori B. I beredningen bedömdes dock på senvåren 2025 att ett samtidigt införande av ändringarna för kategorierna B och BE i enlighet med det nya körkortsdirektivet skulle vara tydligare än ett gradvis ikraftträdande. Utvidgningen av körrätten för kategori BE är väsentlig med tanke på transportbranschens behov.

Fördelen med att införa undantagen kan framför allt anses vara att bestämmelsen i det nya direktivet inte medför liknande utmaningar som det tidigare undantaget: vikten på ett fordon som drivs med alternativt bränsle jämförs inte längre med modellen med förbränningsmotor. Dessutom inkluderar undantaget i det nya körkortsdirektivet inget villkor om att fordonet ska användas för transport av gods, utan undantaget gynnar också till exempel privatpersoner och taxitrafik.

När förhandlingarna om direktivets innehåll avslutades på våren 2025 bad kommunikationsministeriet kommissionen om sin syn på om det är möjligt att införa undantaget i enlighet med det nya körkortsdirektivet innan det börjar tillämpas inom hela unionen. Enligt det då erhållna svaret hade det varit möjligt att införa undantaget nationellt inom varje lands eget territorium redan innan direktivet börjar tillämpas. Enligt svaret skulle framförande inom andra EU-länders territorier ha varit möjligt först när direktivet börjar tillämpas inom hela unionen. Även i andra medlemsstater har det funnits ett intresse av att i förtid införa ett nationellt undantag i enlighet med det nya direktivet.

I december 2025, efter remissbehandlingen av propositionsutkastet, meddelade kommissionens generaldirektorat för transport och mobilitet alla medlemsstater att generaldirektoratet hade omprövat frågan från flera medlemsstater om huruvida medlemsstaterna kan tillämpa bestämmelsen i det nya körkortsdirektivet på sina egna territorier i förtid innan direktivet börjar tillämpas inom hela unionen. Som ett resultat av omprövningen anser kommissionen att bestämmelsen som utvidgar körrätten för kategori B och BE i det nya körkortsdirektivet ska börja tillämpas den 26 november 2027.

Således kan de bestämmelser som genomför det nya körkortsdirektivet träda i kraft först den 26 november 2027. Enligt kommissionen har medlemsstaterna inte lämnats nationell prövningsrätt att tillämpa undantaget tidigare. Därför föreslås det dessutom i propositionen att det till körkortslagen fogas en temporär bestämmelse som möjliggörs av det gällande körkortsdirektivet och som gäller framförande av fordon som väger högst 4 250 kg och som drivs med alternativa bränslen med körrätt för kategori B, på vissa villkor. Denna undantagsbestämmelse gäller fram till den 25 november 2027 tills de nya undantagsbestämmelserna kan träda i kraft.

2.2.3 Förarprovare

De nuvarande minimikraven för förarprovare trädde i kraft 2013. Syftet med dem är att fastställa minimikrav för förarprovarens etablering i branschen och krav på utbildning. Målet är att förbättra förarprovarens kunskaper och färdigheter, säkerställa att förarexaminandernas prestationer bedöms mer opartiskt samt förenhetliga förarexamina.

Bilaga IV till det gamla körkortsdirektivet innehåller minimikrav på personer som fungerar som provare vid körprov.⁸ De allmänna kraven i punkt 2 i bilaga IV omfattar yrkesutbildning, som ska uppfylla minst nivå 3 i strukturen för utbildningsnivåer enligt rådets beslut 85/368/EEG⁹. Medlemsstaterna fastställer nationellt vilken utbildning eller kombination av utbildningar som uppfyller kraven om förarprovarens grundläggande utbildning i körkortsdirektivet. Bilaga II till direktivet fastställer minimikrav för förarprov och provens obligatoriska innehåll och påverkar därmed indirekt kraven på förarprovarens yrke.

Ändringarna i det nya körkortsdirektivet ligger inte till grund för de författningsändringar som föreslås om förarprovare i propositionen.

3 Nuläge och bedömning av nuläget

3.1 Cabotage inom vägtrafiken

3.1.1 Cabotage inom godstrafiken samt förartillstånd

År 2015 uppmanade kommissionen Finland och Danmark att slopa bestämmelser om cabotagereglering inom godstrafiken och att korrigera riktlinjerna för tillsyn, eftersom de åtminstone delvis ansågs skärpa EU-regleringen. Finland beslutade att i den nationella lagstiftningen helt slopa de bestämmelser om cabotage inom vägtrafiken som preciserade EU:s förordning om tillstånd för godstrafik, trots att EU-regleringen endast delvis överskreds. Sedan 2015 har bestämmelserna om cabotage i Finland enbart grundat sig på EU-reglering. För Danmarks del förde kommissionen ärendet till EUD för avgörande, eftersom Danmark inte gick med på att göra de krävda ändringarna i den nationella lagstiftningen. EUD beslutade i mål C-541/16 att den danska regleringen som preciserar EU:s förordning om tillstånd för godstrafik var ändamålsenlig.

⁸ Minimikrav på personer som fungerar som provare vid körprov: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=CELEX:32006L0126>

⁹ Rådets beslut 85/368/EEG (16.7.1985) <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=CELEX:31985D0368>

Internationella godstransporter på landsväg är ofta en del av en transportkedja som består av olika skeden där det skickade godset hanteras och transporteras med olika transportmedel. I Europa utförs det mest cabotagetransporter i geografiskt stora länder med de största transportvolymerna mitt i EU-området. Enligt EU:s statistikbyrå Eurostat var cabotagetransporternas andel av tonkilometer i EU 2023 cirka 4,7 procent – motsvarande uppskattning av cabotagetransporter i Finland är cirka 0,5 procent av transportarbetet. Mätningen av cabotagetransporterna är dock förenad med betydande osäkerhetsfaktorer, och det finns mycket olika uppskattningar av mängden cabotage i Finland. Enligt en trafikräkning som den finländska transportbranschen låtit göra är cirka 10 procent av lastbilstrafiken registrerad utomlands, vilket tyder på att även cabotage som utförs i Finland utgör mer än 0,5 procent av transportarbetet. Transportbranschen har också generellt lagt märke till att cabotagetransporternas faktiska andel av transportarbetet inom godstrafiken är större än vad som anges i Eurostats statistik.

Antalet cabotagetransporter som tillåts i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik har begränsats till tre cabotagetransporter inom sju dygn från det att den internationella transporten avslutades eller till en cabotagetransport inom tre dagar efter inresan till landet. Om fordonet anländer till landet utan last ska den sista cabotagetransporten avslutas inom sju dygn efter inresan till landet. Efter sju dygn följer en avkylningsperiod på fyra dagar för fordonet och under den perioden får cabotagetransporter inte utföras. I EU:s förordning om internationell busstrafik föreskrivs inga exakta tids- eller mängdbegränsningar för cabotagetransporter, utan passagerare kan tas upp eller släppas av i samma medlemsstat antingen tillfälligt yrkesmässigt eller i samband med internationell linjetrafik.

Det som är problematiskt med EU:s förordning om tillstånd för godstrafik är att den är så allmänt hållen vid fastställandet av tre tillåtna cabotagetransporter inom godstrafiken inom sju dygn, vilket gör det svårt både att följa reglerna och att övervaka dem. Om ett transportföretag från en medlemsstat utför flera lastningar och lossningar i en annan medlemsstat förblir det oklart hur transporter som ingår i en cabotagetransport ska räknas. Inom busstrafiken är det ännu svårare att konstatera brott mot cabotagetransport, eftersom det inte finns några bestämmelser om tidsbegränsningar i EU-regleringen. Cabotage inom vägtrafiken är alltid kopplat till de internationella transporterna och den inre marknaden, varvid referensländernas nationella cabotageregler och tolkningen av EU-regleringen samt sanktionernas storlek är väsentliga jämförelsepunkter. Otydliga bestämmelser gör det också lättare att bryta mot dem. Så kallat olagligt cabotage försämrar verksamhetsförutsättningarna för transportföretag som agerar enligt reglerna.

En cabotagetransport i en annan medlemsstat kan enligt EU:s förordning om tillstånd för godstrafik omfatta flera lastnings- och lossningsplatser. Enligt kommissionens riktlinjer från 2022 kan medlemsstaterna dock nationellt precisera antalet lastnings- och/eller lossningsplatser som ingår i en cabotagetransport för att säkerställa att tids- och mängdbegränsningarna i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik iakttas. Transportföretag får inte utföra cabotagetransporter med samma fordon eller, om det är fråga om en fordonskombination, med dess motorfordon, i samma medlemsstat inom fyra dagar från det att den sista cabotagetransporten i den medlemsstaten har utförts. Under en vägkontroll ska föraren tillåtas ta kontakt med sitt huvudkontor, den trafikansvarige eller andra personer eller enheter i syfte att innan vägkontrollen är avslutad tillhandahålla behövliga bevis. Även användningen och tillhandahållandet av elektronisk godstransportinformation ska erkännas som ett sätt att visa att reglerna iakttas.

Förartillstånd är ett dokument i vilket medlemsstaterna kan kontrollera om förare från tredje länder är anställda eller anlitas av ett transportföretag som ansvarar för en viss transport. Enligt

artikel 3 i förordningen om tillstånd för godstrafik krävs det för internationella transporter innehav av ett gemenskapstillstånd och, om föraren är medborgare i ett tredjeland, ett sådant tillstånd i kombination med ett förartillstånd. Enligt artikel 5.6 i förordningen tillhör förartillståndet transportföretaget som ska överlämna det till den förare som namnges i tillståndet när föraren framför ett fordon i en transport som omfattas av ett gemenskapstillstånd som utfärdats till detta transportföretag. En bestyrkt kopia av förartillståndet, som utfärdats av de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där transportföretaget är etablerat, ska förvaras i transportföretagets lokaler. Förartillståndet ska visas upp på begäran av en behörig kontrollant.

Bestämmelser om beviljande av förartillstånd finns i lagen om transportservice (320/2017) i 5 § 4 mom., enligt vilket Transport- och kommunikationsverket beviljar det förartillstånd som avses i artikel 5 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik. Finländska trafikidkare har cirka 700 giltiga förartillstånd. Den som bedriver godstransporter på väg enligt EU:s förordning om tillstånd för godstrafik ska utöver ett gemenskapstillstånd ha ett förartillstånd, om föraren är medborgare i ett tredjeland. Med hjälp av förartillståndet går det att övervaka om förare från tredje länder är anställda och anlitas av det transportföretag som ansvarar för transporten. Enligt artikel 6 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik ska de behöriga myndigheterna i etableringsmedlemsstaten genom regelbundna kontroller av förartillstånden kontrollera om de villkor för utfärdande av förartillstånd som avses i artikel 5.1 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik fortfarande uppfylls. Försummelse att skaffa förartillstånd enligt artikel 3 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik eller avsaknad av förartillstånd i samband med kontroller har inte bestraffats separat. En polis-, tull- och gränsbevakningsman har dock rätt att granska de dokument som krävs för transport enligt EU-förordningarna om godstrafik och utifrån detta får transporten tillfälligt avbrytas.

3.1.2 Cabotagetrafik med buss

Med cabotage inom vägtrafiken avses förutom cabotage inom godstrafiken även cabotagetrafik med buss. Enligt kapitel V i EU:s förordning om internationell busstrafik har ett transportföretag som bedriver yrkesmässig persontransport på väg rätt att utföra sådan cabotagetrafik som anges i artikel 15 utan att diskrimineras på grund av nationalitet eller etableringsort. Med cabotagetrafik med buss avses antingen yrkesmässiga, tillfälliga inrikes persontransporter på väg i en värdmedlemsstat, eller att passagerare tas upp eller släpps av i samma medlemsstat i samband med internationell linjetrafik i enlighet med bestämmelserna i förordningen, förutsatt att detta inte är huvudsyftet med denna trafik. Problematiskt i definitionen av cabotage i EU:s förordning om internationell busstrafik är att det utöver att det är fråga om tillfälliga transporter inte har fastställts någon tydlig maximitid för cabotage. Tillfälliga transporter innebär att transporterna inte är bestående, utan de varar under en begränsad tid. Enligt EUD:s avgörande (mål C-482/23) kan tillfälligt cabotage med buss betraktas som en tidsbegränsade faktor för transportverksamheten, och medlemsstaterna har rätt att fastställa en maximitid för hur länge de tillfälliga transporterna får pågå, eftersom EU-regleringen om tillfälligt cabotage är uttryckt i oprecisa ordalag.

Enligt artikel 14 i förordningen ska varje transportföretag som bedriver yrkesmässig persontransport på väg och som innehar ett gemenskapstillstånd på de villkor som fastställs i kapitel V i förordningen och utan att diskrimineras på grund av nationalitet eller etableringsort tillåtas att utföra sådan cabotagetrafik som anges i artikel 15. Cabotagetrafik är tillåten för a) speciell linjetrafik, förutsatt att ett avtal om denna har träffats mellan arrangören och transportföretaget, b) tillfällig trafik samt c) i samband med internationell linjetrafik, med undantag av transporter som uppfyller transportbehov i en storstad eller tätort, eller transportbehov mellan staden eller tätorten och dess ytterområden. Cabotagetrafik får inte ske annat än i samband med internationell trafik.

I enlighet med definitionen i artikel 2.1.7 som preciserar kapitel V i förordningen avses med cabotagetrafik med buss antingen yrkesmässiga, tillfälliga inrikes persontransporter på väg i en värdmedlemsstat, eller att passagerare tas upp eller släpps av i samma medlemsstat i samband med internationell linjetrafik i enlighet med bestämmelserna i förordningen, förutsatt att detta inte är huvudsyftet med denna trafik.

I enlighet med artikel 19 i förordningen ska transportföretag som bedriver internationell persontransport med buss under resan och hos företagen tillåta kontroller som är avsedda att säkerställa att verksamheten bedrivs korrekt. Behöriga kontrollanter har rätt att kontrollera bokföring och andra handlingar som har samband med transportföretagets drift, göra kopior av eller utdrag ur bokföringen och handlingar på stället, få tillträde till transportföretagets samtliga lokaler, anläggningar och fordon samt få tillgång till alla uppgifter som finns i bokföring, handlingar eller databaser. Bestämmelser om transportdokument för persontransport med buss finns i kommissionens förordning (EU) nr 361/2014 om tillämpningsföreskrifter till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/2009 med avseende på transportdokument för internationell persontransport med buss och om upphävande av kommissionens förordning (EG) nr 2121/98.

3.2 Påföljder för cabotageöverträdelse och avsaknad av förartillstånd

I enlighet med artikel 13.2 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik och artikel 23.2 i EU:s förordning om internationell busstrafik ska de behöriga myndigheterna i värdmedlemsstaten, utan att det påverkar ett eventuellt åtalsförfarande, ha rätt att ålägga sanktioner mot ett utlandsetablerat transportföretag som har gjort sig skyldigt till överträdelse av gemenskapens vägtransportlagstiftning inom dess territorium vid utförande av cabotagetransport. Dessa sanktioner får också bestå av en varning eller, vid en allvarlig överträdelse, en tidsbegränsad avstängning från att utföra cabotagetransporter inom den värdmedlemsstats territorium där överträdelsen begicks. Lagen om transportservice innehåller endast enstaka hänvisningar till EU-regleringen i fråga samt en straffbestämmelse om brott mot bestämmelserna om cabotage i 262 §.

Polisen, Tullen och Gränsbevakningsväsendet är i egenskap av myndigheter som övervakar trafiken nationella tillsynsmyndigheter för cabotage inom vägtrafiken. Vägkontroller grundar sig på utfrågningar, transportdokument och färdskrivaruppgifter. Det är mycket svårt för tillsynsmyndigheten att konstatera brott mot cabotagetransport utifrån den nuvarande regleringen, även om antalet tillsynshändelser är stort. Till exempel under den senaste rapporteringsperioden rapporterades endast tre brott mot cabotagetransport som hade framskridit till förundersökning i Finland, medan det i referensländerna vanligtvis förekom flera hundra. Det är också utmanande att övervaka att arbetsvillkoren för förare som skickats från utlandet uppfylls utan nationella bestämmelser som preciserar cabotagetransporterna. År 2024 gjorde arbetarskyddsmyndigheten sammanlagt 34 inspektioner av förare som skickats från en annan medlemsstat, varav 12 var företagsinspektioner och 22 gällde anmälningar om utstationering av förare.

Med olovligt bedrivande av trafik avses att yrkesmässig trafik bedrivs utan det tillstånd eller den rätt som krävs. Enligt 262 § 1 punkten i lagen om transportservice ska den som bedriver yrkesmässig person- eller godstransport på väg utan taxitrafiktillstånd, persontrafiktillstånd eller godstrafiktillstånd eller i 16 § avsedd registrering som gäller bedrivande av transport av gods eller transporttillstånd för internationell trafik, utan gemenskapstillstånd som avses i artikel 4 i EU:s förordning om internationell busstrafik eller trafiktillstånd för linjetrafik som avses i artikel 5 i den förordningen eller gemenskapstillstånd som avses i artikel 4 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik eller i strid med bestämmelserna om cabotage i kapitel III i EU:s

förordning om tillstånd för godstrafik eller kapitel V i EU:s förordning om internationell busstrafik, eller bedriver yrkesmässig godstransport på väg i strid med bestämmelserna enligt 24 § om vägtransportsträckor som körs i samband med internationella kombinerade vägtransporter, om gärningen inte är ringa eller om inte strängare straff för den föreskrivs någon annanstans i lag, för olovligt bedrivande av yrkesmässig trafik dömas till böter eller fängelse i högst sex månader.

Med stöd av 262 § i lagen om transportservice föreläggs påföljderna för bedrivande av transport. Brott mot bestämmelserna om cabotagetransport är vanligtvis inte beslut av föraren, utan av förarens arbetsgivare, dvs. trafikidkaren. Även EU-regleringen om cabotagetransporter gäller trafikidkare och inte förare. Endast i mycket exceptionella situationer kan föraren själv besluta att bryta mot bestämmelserna om cabotage genom att kringgå transportföretagets operativa körarrangemang. Av ovannämnda orsaker ska påföljderna för brott mot bestämmelserna om cabotagetransport eller för avsaknad av förartillstånd riktas mot transportföretaget och inte mot föraren. Varje företag som bedriver tillståndspliktig vägtrafik ska ha en trafikansvarig som de facto och utan avbrott leder företagets transportverksamhet. Brott mot lagstiftningen om yrkesmässig person- och godstrafik har i huvudsak bestraffats straffrättsligt enligt lagens 32 kap. Ett bötes- eller fängelsestraff anses vara socialt stämplande bland annat till följd av att det registreras. Administrativa påföljdsavgifter har i stor utsträckning införts i referensländerna i fall av olovligt bedrivande av yrkesmässig person- och godstrafik.

I Finland finns bestämmelser om föreläggande av bötesstraff i lagen om föreläggande av böter och ordningsbot (754/2010), enligt vars 3 § bötesyrkande, straffyrkande och bötesföreläggande utfärdas av en polisman. En ordningsbot föreläggs av en polisman eller åklagaren. Strafföreläggande utfärdas av åklagaren. I fråga om en tullmans och en gränsbevakningsmans behörighet att utfärda ett bötesyrkande, bötesföreläggande, ordningsbotsföreläggande och straffyrkande föreskrivs särskilt. Bestämmelser om en tullmans rätt att utfärda bötesföreläggande, ordningsbotsföreläggande och bötesyrkande finns i 2 kap. 7 § i lagen om brottsbekämpning inom Tullen (623/2015) och bestämmelser om motsvarande rätt för en gränsbevakningsman i 11 § i lagen om brottsbekämpning inom Gränsbevakningsväsendet (108/2018). En tullman och en gränsbevakningsman får utfärda bötesförelägganden, ordningsbotsförelägganden, bötesyrkanden och straffyrkanden så som föreskrivs i lagen om föreläggande av böter och ordningsbot. Bestämmelser om verkställighet av påföljdsavgifter finns i lagen om verkställighet av böter (672/2002).

Enligt 200 § 1 och 2 mom. i lagen om transportservice har en polis-, tull- och gränsbevakningsman enligt EU:s förordning om tillstånd för godstrafik rätt att granska de dokument som krävs för transport enligt de EU-förordningar som gäller verksamhet som avses i lagen om transportservice, om informationen inte kan fås genom en teknisk anslutning eller på annat sätt elektroniskt. En polis-, tull- och gränsbevakningsman får avbryta transporten om de dokument eller den information som avses i 200 § 1 mom. inte kan fås, om det inte finns särskilda skäl för att tillåta att transporten fortsätter. Försummelse att skaffa förartillstånd för att skydda uppfyllandet av förarens arbetsvillkor och förhindra grå ekonomi och människohandel medför inga andra påföljder i Finland.

3.3 Framförande av en lätt lastbil som drivs med alternativt bränsle och en fordonskombination

Körkortskategorierna och körrätterna, inklusive viktgränserna för fordon, kommer från körkortsdirektivet. Nationella bestämmelser om dessa finns i 4 § i körkortslagen. I nuläget får en körortsinnehavare för kategori B framföra ett fordon med en totalvikt som inte överstiger 3 500 kg. Med körkort för kategori B får framföras fordonskombinationer såsom bil och

släpvagn, om släpfordonets vikt inte överstiger 750 kg eller fordonskombinationens totalvikt inte överstiger 3 500 kg. Med körkort för kategori BE får framföras en kombination av en personbil och en släpvagn där släpvagnens vikt inte överstiger 3 500 kg. Fordonskombinationens största tillåtna totalvikt är således 7 000 kg.

Fordon som drivs med alternativa bränslen väger mer på grund av den tilläggsvikt som tekniken för alternativa bränslen medför. Totalvikten på eldrivna person- och paketbilar ökar särskilt på grund av tilläggsvikten av batterierna som används i dem. Den nuvarande körkortslagen innehåller inga bestämmelser om fordon som drivs med alternativa bränslen. För att öka andelen fordon som drivs med alternativa bränslen har körkortsdirektivet ändrats så att det tillåter en större totalvikt: det nuvarande direktivet innehåller en möjlighet att avvika från viktgränsen i körkortskategori B och det nya körkortsdirektivet innehåller undantag för körkortskategorierna B och BE.¹⁰ Körrätten ska ha utfärdats minst två år tidigare för att undantagen ska kunna utnyttjas.

Enligt undantaget i det nuvarande direktivet är den största tillåtna totalvikten för godstransporter 4 250 kg. När det nya direktivet börjar tillämpas 2027 stiger den största tillåtna totalvikten på ett fordon som framförs med körkort för kategori B från 3 500 kg till 4 250 kg och kravet på godstransport gäller inte längre.

Enligt Transport- och kommunikationsverkets register för trafik och transport fanns det den 1 juli 2025 cirka 3,73 miljoner gällande körkort för kategori B och 1,16 miljoner gällande körkort för kategori BE på det finländska fastlandet. Vid bedömningen av konsekvenserna av ändringen finns det skäl att beakta att en betydande del av körrättsinnehavarna för kategori BE antagligen inte kör fordonskombinationer. Detta beror på att körrätten för kategori BE med stöd av tidigare gällande körkortslagstiftning har lagts till på ansökan och att avläggande av prov inte har varit en förutsättning för beviljande. Beviljandet av körrätt för kategori BE har sedan 1997 förutsatt teori- och körprov.

I nuläget förutsätter framförande av ett fordon som väger 3 501–7 500 kg körrätt för kategori C1, och körrätt för kategori C1E krävs för framförande av en fordonskombination som består av en dragbil i kategori C1 och ett släpfordon vars vikt överstiger 750 kg. De ändringar som nu föreslås i omfattningen av körrätten för kategorierna B och BE minskar förarnas behov av att avlägga körkort för kategorierna C1 och C1E. De föreslagna ändringarna leder också till att antalet personer som avlägger yrkeskompetens för lastbils- och bussförare minskar, eftersom denna yrkeskompetens inte krävs för de transporter som ändringen möjliggör.

I nuläget finns det i Finland få lastbilar som drivs med el, väte eller gas och vars största tillåtna totalvikt är 3 501–4 250 kg. Den 31 december 2024 fanns det 19 elbilar, 118 gasbilar och 125 etanolbilar i denna viktklass i registret för trafik och transport (en del av dem var dock inte i trafik). Antalet eldrivna lastbilar i trafik var 16 stycken. Under 2025 ökade antalet eldrivna lastbilar och den 1 november 2025 fanns det 42 ellastbilar i trafik i denna viktklass. Tillväxten antas accelerera i och med de ändringar som EU-rättsakterna förutsätter. Antalet gaslastbilar har förblivit på samma nivå som 2024.

¹⁰ Det nya körkortsdirektivet (EU) 2025/2205

3.4 Förarprövare

Kompetenskraven för förarprövare grundar sig på kraven i körkortsdirektivet, men till vissa delar överskrider de gällande nationella bestämmelserna de minimikrav som följer av direktivet. Utbildningskravet för förarprövare är specialyrkesexamen för trafiklärare (fr.o.m. den 1 januari 2025 är examensbenämningen specialyrkesexamen i trafikundervisning). Examen utgörs av obligatoriska studier som består av två delar samt två valfria examensdelar. Examensdelen Arbete som förarprövare omfattar ett innehåll som är centralt och tillräckligt med tanke på yrkesverksamhetens innehåll. Examensdelen omfattar 30 kompetenspoäng.

I lagen finns dessutom bestämmelser om yrkeskunskap hos förarprövare (7 c §) och till dessa krav hör trafiklärartillstånd som har varit i kraft i minst två år. Det är motiverat att slopa kravet på giltighetstid, för att nya förarprövare snabbare ska kunna etablera sig i branschen. I nuläget gäller kravet endast tillståndets giltighetstid och förutsätter alltså inte att tillståndshavaren har skaffat sig arbetserfarenhet som trafiklärare. Även en innehavare av ett färskt trafiklärartillstånd har, tack vare sättet att avlägga specialyrkesexamen, alltid erfarenhet av arbete i undervisningssituationer, eftersom examensdelarna genomförs som yrkesprov.

Sedan 2015 har de obligatoriska delarna i specialyrkesexamen för trafiklärare uppfyllt utbildningskravet för beviljande av trafiklärartillstånd. Innan dess var kravet en specialyrkesexamen. Eftersom beviljande av trafiklärartillstånd inte längre förutsätter avläggande av hela specialyrkesexamen, har andelen personer som avlagt den i sin helhet minskat efter lagändringen¹¹.

Tillgången till förarprövare påverkas dessutom av kravet på förarexamensmottagarens oberoende enligt 4 §. En person som är trafiklärare kan således inte vara förarprövare. Denna begränsning är ett allmänt krav för förarprövare enligt punkt 2.1 e i bilaga IV till körkortsdirektivet.

Transport- och kommunikationsverket ansvarar för att ordna förarexamina på fastlandet. Tjänsten tillhandahålls av den serviceproducent som verket valt genom upphandling och som vid tidpunkten då propositionen överlämnas är Ajovarma Oy. Det har redan i flera års tid varit svårt för serviceproducenten att i den omfattning som behövs rekrytera personer som har behörighet som förarprövare. Antalet förarprövare har varit relativt jämnt under de senaste åren (2021: 219, 2022: 221, 2023: 219, 2024: 209 och 2025: 217 personer). Med uppgiften arbetar både heltids- och deltidsanställda och till exempel under semesterperioderna är andelen deltidsanställda stor.

Under de senaste åren har antalet körprov ökat betydligt och tillgången till körprovstider har ställvis till och med varit dålig. Det ökade behovet av körprovstider beror delvis på behovet av att göra om proven. Detta förklaras av de höjda kraven på körprovet i och med reformen av körkortslagen 2018 och även av att det bland dem som avlägger körprovet finns fler personer än tidigare som endast har lite erfarenhet av övningskörning.

Att yrkesgruppen av förarprövare åldras är en central faktor i utsikterna för tillgången på arbetskraft och orsaken till varför det nu föreslås ändringar i kraven. På grund av åldersstrukturen hos dem som arbetar som förarprövare förväntas tillgången till förarprövare

¹¹ Lagen om ändring av körkortslagen 70/2015, ändringen som gäller 88 § trädde i kraft den 15 mars 2015.

försämras avsevärt under de närmaste åren. Andelen personer över 60 år som arbetar som förarprövare har ökat och därför måste man förbereda sig på pensionsavgången under de närmaste åren. Enligt uppgifter från Ajovarma uppnår 11 heltidsanställda förarprövare pensionsåldern 2026, och 2025 fanns det bland personalen 11 personer som redan hade uppnått pensionsåldern.

Enligt statistik från Transport- och kommunikationsverket hör 36,9 procent (80 personer) av förarprövarna till en grupp vars åldersfördelning är 60–82 år. Andelen personer under 60 år är alltså 62 procent (137 personer) och deras åldersintervall är 27–59 år. Tillgången på arbetskraft har redan i nuläget påverkat tillgången till tjänster i nästan hela landet. De ändringar som nu föreslås har en förebyggande effekt på arbetskraftsbristen under de kommande åren.

En mer ändamålsenlig inriktning av förarprövarnas arbetsuppgifter är ett sätt att underlätta tillgången till körprov. Enligt lagen ska den som tar emot muntliga teoriprov vara en person som är behörig att ta emot körprov. Den som tar emot ett teoriprov som avläggs muntligt läser upp provfrågorna eller assisterar en examinand som avlägger provet på surfplatta. Uppgiften som den som tar emot muntliga teoriprov förutsätter således inte erfarenhet av bedömning eller sådan substanskompetens som säkerställs genom de kompetenskrav som föreskrivs för den som tar emot körprov. I och med den föreslagna ändringen ska Transport- och kommunikationsverket i serviceavtalet mellan verket och serviceproducenten definiera vilken utbildning som behövs för dem som tar emot muntliga teoriprov.

Ändringen genom vilken en annan anställd än en förarprövare kan ta emot muntliga teoriprov är motiverad även med tanke på kravet på proportionalitet i regleringen av yrken (närmare beskrivning i avsnitt 4.2.5 Proportionalitetsprövning av den reviderade regleringen av yrken).

4 Förslagen och deras konsekvenser

4.1 De viktigaste förslagen

4.1.1 Cabotage inom vägtrafiken

I propositionen föreslås det i 23 § i lagen om transportservice bestämmelser som preciserar EU-regleringen om cabotagetransporter, så att antalet tillåtna cabotagetransporter inom godstrafiken och maximitiden för cabotage inom busstrafiken kan genomföras konsekvent i företagen och övervakas effektivt under resan. Preciseringarna som gäller lastning och lossning vid cabotagetransporter samt maximitid för cabotage med buss motsvarar lagstiftningen och riktlinjerna för tillsyn i de övriga nordiska länderna. Lagändringarna gör det tydligare för företagen att iaktta EU:s cabotagereglering på behörigt sätt och möjliggör tillsyn. I propositionen föreslås det att det nationella handlingsutrymme som EU-regleringen tillåter och som EUD har ansett möjligt ska utnyttjas.

Föreslagna bestämmelser som preciserar cabotagetransporterna:

- Under tre tillåtna cabotagetransporter inom godstrafiken får en transport omfatta antingen 1) en plats där godset lastas och en plats där godset lossas, 2) flera platser där godset lastas och en plats där godset lossas, om lossningen sker hos den slutliga mottagare av lasten som antecknats i fraktsedeln, eller 3) en plats där godset lastas och flera platser där godset lossas, om lastningen görs av den ursprungliga avsändare som antecknats i fraktsedeln, och

- Inom busstrafiken får cabotagetransport i samband med internationell trafik bedrivas med buss under högst sju på varandra följande dagar utan avbrott, under en period av 30 dagar.

4.1.2 Administrativa påföljdsavgifter

I propositionen föreslås det att brott mot cabotagetransport inom vägtrafik och försummelse att skaffa förartillstånd ska bestraffas med administrativa påföljdsavgifter som fogas till 255 b och 255 c § i lagen om transportservice. Dessutom föreslås det att det till tillämpningsområdet för lagen om verkställighet av böter fogas en hänvisning till de påföljdsavgifter som fogas till 255 b och 255 c § i lagen om transportservice.

Regleringsmodellen som valts för påföljdsavgiften motsvarar i huvudsak den modell för avgifter för trafikförseelse som tillämpas i vägtrafiklagen (729/2018), men delvis också de modeller som tillämpas i lagen om transport av farliga ämnen (541/2023) och fordonslagen (82/2021). De föreslagna påföljdsavgifterna ska vara noggrant avgränsade och exakta i enlighet med proportionalitetsprincipen, med beaktande av motsvarande avgifter i referensländerna. Påföljdsavgift kan påföras fysiska eller juridiska personer.

Föreslagna påföljdsavgifter:

- 6 000 euro för brott mot cabotagetransport inom vägtrafik, och
- 3 000 euro för försummelse att skaffa förartillstånd.

4.1.3 Framförande av en lätt lastbil som drivs med alternativt bränsle och en fordonskombination

I propositionen föreslås det att bestämmelserna om körkortskategorier i körkortslagen ändras i fråga om framförande av tyngre fordon som drivs med alternativa bränslen, såsom lätta lastbilar (i fordonskategori N2).

De undantag i omfattningen av körrätterna som möjliggör tyngre fordon införs i det första skedet genom en temporär bestämmelse och senare som ett mer omfattande undantag enligt det nya direktivet när direktivet börjar tillämpas i november 2027.

Det gällande körkortsdirektivet gör det möjligt för medlemsstaterna att införa undantag för kategori B när det har gått minst två år sedan körkortet utfärdades. Undantaget kan endast utnyttjas för godstransporter. Villkoren om fordonets framdrivning och vikt är desamma som i det undantag som gäller körrätt för kategori B enligt det nya direktivet, och dessa beskrivs närmare i nästa stycke. Det temporära undantaget är mer begränsat och utnyttjandet av det endast för godstransporter säkerställs genom att kräva ett godstrafiktillstånd som beviljas av Transport- och kommunikationsverket.

När det nya körkortsdirektivet börjar tillämpas ger körkort för kategori B, dvs. körkort för personbil, enligt förslaget rätt till att köra ett fordon med en vikt som inte överstiger 4 250 kg. Föresättningar för undantaget är att fordonet drivs med alternativt bränsle och att körkortet för kategori B har beviljats minst två år tidigare. Den maximala vikten för person- och paketbilar som drivs med förbränningsmotor och som framförs med körkort för kategori B förblir oförändrad på 3 500 kg. Införandet av undantaget påverkar inte antalet passagerare: utöver föraren får det finnas högst åtta personer i fordonet.

På motsvarande sätt berättigar körkort för kategori BE som beviljats minst två år tidigare till att köra en fordonskombination där vikten på en dragbil som drivs med alternativt bränsle inte överstiger 4 250 kg.

I körkortsdirektivet avses med fordon som drivs med alternativa bränslen fordon som helt eller delvis drivs med ett alternativt bränsle och som har godkänts enligt ramen i direktiv 2007/46/EG. Definitionen av fordon kommer från direktiv 96/53/EG (rådets direktiv 96/53/EG om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen, nedan *mått- och viktdirektivet*)¹².

Fordonet ska drivas med något av följande alternativa bränslen som definieras i artikel 2 i mått- och viktdirektivet:

alternativa bränslen: bränslen eller kraftkällor som, åtminstone delvis, fungerar som ersättning för fossila oljekällor för energiförsörjning till transport och som kan bidra till en utfasning av fossila bränslen och en förbättrad miljöprestanda inom transportsektorn, och som utgörs av

- elektricitet som förbrukas i alla typer av elektriska fordon,
- väte,
- naturgas, inklusive biometan, i gasform (komprimerad naturgas – CNG) och flytande form (flytande naturgas – LNG),
- gasol (LPG), och
- mekanisk energi från fordonsbaserad lagring/fordonsbaserade källor, inklusive spillvärme.

4.1.4 Förarprovare

I propositionen föreslås det att bestämmelserna om förarprovare i lagen om förarexamensverksamhet ändras. Ändringarna gäller innehållet i uppgiften som förarprovare och kompetenskraven för förarprovare.

Det föreslås att definitionen av förarprovarens uppgifter (2 §) ändras genom att omnämmandet av den som tar emot muntliga teoriprov stryks. Enligt förslaget förenklas kravet på trafiklärartillstånd (7 c §) i fråga om giltighetskravet, vilket innebär att det räcker med att förarprovaren har ett giltigt tillstånd. Slopandet av giltighetskravet på två år gör det lättare för förarprovare att etablera sig i branschen. Det föreslås att kraven på grundläggande utbildning för förarprovare (7 d §) förenklas, så att kravet uppfylls förutom med specialyrkesexamen i trafikundervisning även med den del i examen som omfattar studier för förarprovare för förarexamen.

4.2 De huvudsakliga konsekvenserna

4.2.1 Cabotage inom vägtrafik samt förartillstånd

EU-regleringen föreskriver om tillåtet cabotage inom godstrafiken på väg, men eftersom EU-regleringen är otydlig och allmänt hållen har den medfört utmaningar för både efterlevnaden

¹² Rådets direktiv 96/53/EG om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen: eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=CELEX:31996L0053

och tillsynen. Preciseringen av EU-regleringen i fråga om tillåtna transporter som ingår i cabotagetransporterna inom godstrafiken möjliggör en effektivare planering av den operativa verksamheten för transportbeställare och transportföretag, vilket bedöms vara en betydande förbättring av det nuvarande oklara läget. På så sätt kan man också undvika tråkiga förseningar under resan, eftersom antalet tillåtna transporter inte behöver beräknas utifrån fraktsedlar utan ett tydligt beräkningssätt vid vägkontrollerna. Den nuvarande inexacta EU-regleringen möjliggör i praktiken antingen en mycket bred eller en mycket snäv tolkning av det maximala antalet tillåtna lastningar och lossningar. Eftersom de föreslagna nationella preciseringarna noggrant har valts ut för att motsvara de gemensamma nordiska riktlinjerna för tillsyn, bedöms de inte begränsa bedrivandet av cabotage inom godstrafiken på väg, vilket EU-domstolen har konstaterat. Därför bedöms de inte medföra negativa konsekvenser för företag eller för näringsverksamheten i allmänhet.

Cabotage med buss ska enligt EU-regleringen vara tillfällig. Preciseringen av cabotage som är tillåten under sju på varandra följande dagar under en föreslagen period av 30 dagar bedöms medföra positiva konsekvenser för uppfyllandet av rättssäkerhetsprinciperna. EU-regleringen anger ingen maximitid för tillfälliga cabotagetransporter av personer, vilket bedöms försvåra företagens möjligheter att följa bestämmelserna i fråga, och den oklara situationen gör det svårt att planera affärsverksamheten. Utan en tydlig gräns för maximitiden för cabotage kan det under vägkontroller ta lång tid att utreda om en transport är tillfällig, vilket innebär att resan går långsammare och passagerarna måste vänta. En tydlig gräns för maximitiden för tillåtet cabotage medför alltså positiva konsekvenser för de passagerare som använder transporttjänsterna och samtidigt också för trafikidkarna. Även de som beställer transporttjänster kan smidigare planera anlitandet av utländska trafikidkare, eftersom de redan på förhand känner till maximitiden för cabotage som är tillåten för trafikidkaren. De föreslagna nationella preciseringarna har valts ut för att motsvara de nordiska riktlinjerna för tillsyn, och därför bedöms de inte begränsa bedrivandet av cabotagetransport med buss på väg mer än vad som är nödvändigt för att säkerställa att transportverksamheten är tillfällig, vilket EU-domstolen har konstaterat.

Lagstiftningen ska vara tydlig för de myndigheter som övervakar cabotage inom vägtrafiken, det vill säga polisen, Tullen och Gränsbevakningsväsendet, för att tillsynen ska vara framgångsrik. Även när arbetarskyddsmyndigheten övervakar att arbetsvillkoren för förare som skickats från utlandet uppfylls är tydliga cabotageregler av avgörande betydelse. Den nuvarande otydliga EU-regleringen är inte tillräcklig för tillsynsbehoven, vilket kan konstateras i form av betydligt färre brott mot cabotagetransport än i andra referensländer, även om antalet tillsynshändelser har varit stort. Genom de nu föreslagna ändringarna bedöms myndighetstillsynen uppnå EU:s målnivå och möjliggöra effektiva kontroller under resan och hos företagen utan långa bakgrundsutredningar. Tack vare effektiv tillsyn bedöms de mer ingående bestämmelserna om cabotage minska grå ekonomi inom transportbranschen, eftersom det då regleringen förtydligas inte längre är lätt att bedriva kontinuerlig och allmän cabotageverksamhet genom en vid tolkning av EU-regleringen.

Förslaget i anknytning till försummelse att skaffa förartillstånd bedöms förbättra iakttagandet av EU-regleringen och myndighetstillsynen. Om avsaknad av förartillstånd inte leder till påföljder i samband med tillsyn, kan det leda till ett förfarande där man systematiskt låter bli att skaffa förartillstånd. Med hjälp av förartillståndet går det att övervaka om förare från tredje länder är anställda och anlitas av det transportföretag som ansvarar för transporten. Straffåtgärder för avsaknad av förartillstånd bedöms minska osund konkurrens och att utländska förare ignorerar arbetsvillkoren. Detta bedöms medföra positiva konsekvenser för såväl transportmarknaden som arbetstagarnas rättigheter. Förslaget bedöms samtidigt minska grå ekonomi. Förslaget om en administrativ påföljdsavgift för avsaknad av förartillstånd medför

negativa ekonomiska konsekvenser endast för transportföretag som inte har skaffat förartillstånd för sina förare från tredje länder i enlighet med artikel 3 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik.

De föreslagna preciserande bestämmelserna om cabotage inom vägtrafiken bedöms inte medföra ekonomiska konsekvenser för privathushåll, miljökonsekvenser eller andra samhälleliga konsekvenser utöver de som har bedömts ovan.

4.2.2 Administrativa påföljdsavgifter

I och med de påföljdsavgifter för brott mot cabotagetransport och försummelse att skaffa förartillstånd som föreslås i 255 b och 255 c § i lagen om transportservice avgörs en del av ärendena i det första skedet av en administrativ myndighet, vilket innebär att åklagaren inte har någon roll i ärendena. Domstolens uppgift blir endast att behandla ärenden som gäller ändringssökande, vilket på lång sikt minskar kostnaderna och medför besparingar i statsfinanserna. Med tanke på påföljdssystemets allmänt avskräckande effekt är det viktigt att påföljderna har graderats enligt hur allvarlig överträdelsen är. Noggrant avgränsade och exakta påföljdsavgifter för trafikidkaren gör det lättare att förstå och tillämpa lagstiftningen och förbättrar rättsskyddet. Enligt bedömningen ökar påföljdsavgifterna myndigheternas behov av personarbete något vid Rättsregistercentralen. Å andra sidan, eftersom bötesförelägganden uteblir i fråga om brott mot cabotagetransport, bedöms detta minska behovet av personarbete som utförs förutom av åklagare och domstol även av trafikövervakare.

År 2024 förelades tre bötesstraff för brott mot bestämmelserna om cabotagetransport inom vägtrafik, precis som året innan. Den föreslagna påföljdsavgiften för brott mot cabotagetransport är 6 000 euro, vilket innebär att de beräknade positiva konsekvenserna för de offentliga finanserna är 18 000 euro minskat med de böter som nu tas ut. Tillsynen över cabotagetransporter bedöms dock bli effektivare tack vare de exakta och noggrant avgränsade påföljdsavgifterna, varvid de positiva konsekvenserna för de offentliga finanserna bedöms öka något. De noggrant avgränsade och exakta påföljdsavgifterna bedöms effektivisera trafikövervakarnas arbete. Preciseringen av EU-regleringen nationellt hjälper också trafikidkarna att undvika onödiga brott mot cabotagetransport, eftersom regleringen är otydlig i nuläget.

Det föreslås att Rättsregistercentralen ska verkställa påföljdsavgifterna. Rättsregistercentralen verkställer redan i nuläget många andra administrativa påföljdsavgifter av straffkaraktär, där antalet ärenden per år varierar från enstaka ärenden till flera hundratals ärenden. Till skillnad från andra centrala myndigheter och tack vare verkställighetsuppdragets natur förutsätter utförandet av uppgiften inte ny sakkunskap av Rättsregistercentralen, utan det är endast fråga om en eventuell kvantitativ ökning av verkställighetsuppgifterna. Verkställandet av påföljdsavgiften är ett permanent uppdrag som genomförs manuellt på ett sätt som kräver personarbete.

Den nu föreslagna lagstiftningen bedöms inte väsentligt påverka Rättsregistercentralens arbetsmängd, och därför förväntas konsekvenserna för resurserna vara små. Eftersom uppskattningarna om antalet påföljdsavgifter dock är just uppskattningar, och flera påföljdsavgifter kan uppkomma inom olika förvaltningsområden varje år, märks den kombinerade effekten på Rättsregistercentralens totala arbetsmängd med fördröjning och det eventuella behovet av ytterligare resurser kan preciseras först senare. Rättsregistercentralens behov av tilläggsanslag för att täcka det extra arbete som den föreslagna påföljdsavgiften och andra motsvarande administrativa påföljdsavgifter medför behandlas i de årliga ram- och budgetförfarandena.

Ett balanserat införlivande av straffrättsliga och administrativa sanktioner i lagstiftningen förbättrar genomförandet av ansvaret, övervakningssystemets effektivitet och rättsskyddet. Exempelvis vid brott mot cabotagetransport eller försummelse att skaffa förartillstånd finns det inget behov av att belasta det straffrättsliga systemet, utan det är ändamålsenligt att bestraffa sådana överträdelser med en administrativ påföljdsavgift.

Påföljdsavgifterna bedöms inte medföra ekonomiska konsekvenser för privathushåll, miljökonsekvenser eller andra samhälleliga konsekvenser utöver de som har bedömts ovan.

4.2.3 Framförande av en lätt lastbil som drivs med alternativt bränsle och en fordonskombination

En temporär undantagsbestämmelse gör det möjligt att framföra fordon som helt eller delvis drivs med alternativa bränslen med kör rätt för kategori B, men mer begränsat än den bestämmelse som genomför det nya körkortsdirektivet. Konsekvenserna av den temporära bestämmelsen är likartade, men mindre.

Vid bedömningen av konsekvenserna av införandet av undantagen enligt det nya direktivet är det viktigt att beakta att det är fråga om nationellt genomförande av direktivet. Vid genomförandet har medlemsstaterna i praktiken inget handlingsutrymme.

Ett temporärt undantag gynnar den finländska transportbranschen och minskar trafikutsläppen. Fördelarna ökar när utnyttjandet av undantagen utvidgas i enlighet med det nya körkortsdirektivet. Undantagens försämrade inverkan på trafiksäkerheten har bedömts vara liten, även om den är svår att mäta.

4.2.3.1 Miljökonsekvenser

Undantagen som gäller omfattningen av kör rätterna har en minskande inverkan på trafikutsläppen. De nu föreslagna ändringarna bedöms ha en liten men positiv miljökonsekvens, som ökar vid övergången från det temporära undantaget till det mer omfattande undantaget. Betydelsen av utsläppsminskningen beror på framdrivningen hos de fordon som tas i bruk och andelen fordon med låga eller inga utsläpp i trafiken. Dessutom påskyndas ökningen av eldrivna fordon av att batteripriserna sjunker. Ändå förblir anskaffningspriset för elbilar klart högre än för bilar med förbränningsmotor under de närmaste åren.

Det är sannolikt att införandet av undantagen till en början uttryckligen ökar andelen lättare eldrivna lastbilar. Det är troligt att just antalet eldrivna varubilar ökar och att förändringen sker stegvis. Införandet av undantagen har en positiv inverkan på utvecklingen av trafikutsläppen i Finland. Detta kan styra företagets fordonsupphandlingar i en utsläppssnål riktning och i liten utsträckning även privathushållens anskaffningar. I början påverkas utsläppsutvecklingen mer av företagets fordonsparker än av privatpersonernas fordonsanskaffningar. De föreslagna ändringarna undanröjer de hinder för en övergång till fordon som drivs med alternativa bränslen som gäller fordonets tillåtna maximala vikt. Ändringen bedöms inte påverka det totala antalet fordon, utan antagandet är att bilar som drivs med alternativt bränsle ersätter bilar med förbränningsmotor som är i bruk. Enligt en bedömning av Transport- och kommunikationsverket kommer cirka 100–150 fordon som drivs med alternativa bränslen att tas i bruk i och med undantaget.

Införandet av undantagen gynnar Finlands miljömål och näringslivet, i synnerhet transportbranschen och i ett senare skede en del av servicesektorn.

4.2.3.2 Ekonomiska konsekvenser

På längre sikt minskar en utvidgning av körrätten för kategorierna B och BE sannolikt avläggandet av körrätt för kategorierna C1, C1E och C. Dessutom kan ändringen leda till att dessa körrätter slopas, eftersom körkort i grupp 2 har en kortare administrativ giltighetstid och strängare krav på förarens hälsotillstånd. Eftersom Transport- och kommunikationsverket inte känner till vilka typer av fordon som framförs av personer som avlagt körrätt för kategorierna C1 och C1E, är det svårt att bedöma huruvida dessa körrätter kommer att minska under de närmaste åren. Ändringen kan också minska antalet personer som avlägger yrkeskompetens för lastbils- och bussförare, eftersom det inte krävs yrkeskompetens för att köra med personbilskörkort. Med tanke på arbetskraftsbehoven inom transportbranschen är ändringen som utvidgar körrätten positiv och förbättrar tillgången till förare, eftersom ett större antal förare med yrkeskompetens än tidigare är tillgängliga för sådana transporter där kompetenskravet kvarstår.

Det är sannolikt att den minskande effekten på körrätterna i grupp 2 visar sig med flera års fördröjning, i takt med att priserna på fordon som drivs med alternativa bränslen sjunker och dessa fordon blir vanligare. Det är möjligt att en betydande del av körrättsinnehavarna för kategori B inte utnyttjar undantaget, på grund av den takt med vilken fordonen blir vanligare. I kategori BE är det mycket sannolikt att den andel som utnyttjar undantaget är ännu mindre. Huruvida undantaget utnyttjas påverkas dessutom av att antalet körrättsinnehavare för kategori BE minskar, eftersom andelen körrätter som beviljats före 1997 minskar.

För innehavare av körkort i grupp 1 och 2 gäller olika krav på förarens hälsotillstånd. Striktare krav på förarens hälsotillstånd i grupp 2 kan bidra till att 45 år fyllda förare vill avstå från körrätter vars giltighet förutsätter att ett läkarutlåtande lämnas in (dvs. att de låter körrätten förfalla). I grupp 2 ska den som förnyar ett körkort lämna in ett läkarutlåtande vid 45 års ålder och därefter med fem års mellanrum; av den som har fyllt 68 år krävs ett omfattande utlåtande om förarens hälsotillstånd vartannat år.

En utvidgning av körrätten har således också en ekonomisk betydelse för privatpersoner, eftersom ändringen minskar kostnaderna för att förnya körkortet, till exempel för att skaffa ett utlåtande om förarens hälsotillstånd (uppskattningsvis 100–260 euro) samt för förnyelseavgiften (24 euro).

Ändringen som genomför det nya direktivet gäller dessutom invalidtaxibilar och fordon som används för skolskjutsar och som byggs på ellastbilsramar. Ändringen är ekonomiskt betydande för taxibranschen.

4.2.3.3 Sociala konsekvenser – konsekvenser för trafiksäkerheten

Införandet av det temporära undantaget som gäller kategori B kan dessutom gynna trafikplaneringen, eftersom det före november 2027 samlas erfarenhet av att använda dessa fordon, även om det är fråga om en relativt kort tid och ett begränsat antal fordon. Konsekvenserna blir dock små på grund av att antalet fordon uppskattas vara begränsat. Erfarenheterna kan beaktas när det nya direktivet börjar tillämpas och gruppen som utnyttjar undantagen utvidgas. I samband med genomförandet av direktivet blir det dessutom aktuellt att bedöma om det på trafiksäkerhetsgrunder behövs eventuella tilläggskrav för dem som framför vissa fordon med större vikt.

Ändringarnas negativa konsekvenser för trafiksäkerheten har bedömts vara små, eftersom konsekvenserna tidsmässigt har begränsats till cirka ett och ett halvt år och även därför att det

tar tid innan de fordon som omfattas av undantaget blir vanligare. Ett villkor för utnyttjandet av undantaget är att körrätten har beviljats minst två år tidigare. Det är möjligt, men osannolikt, att undantaget också utnyttjas av sådana förare som knappt har någon körerfarenhet efter förarexamen eller vars körerfarenhet ligger flera år tillbaka i tiden. En del förare som kör relativt lite kan på eget initiativ ta körlektioner för att repetera hur en större vikt påverkar förutseende körning. Företag som utnyttjar undantaget kan också erbjuda sina förare utbildning. Övning i att köra en bil med större vikt kan förbättra förarnas förmåga att förutse risksituationer.

Det är viktigt med tanke på trafiksäkerheten i vilka trafikmiljöer man framför fordon med större vikt. Transporter i stadsmiljöer och tätorter med mycket gång-, cykel- och mopedtrafik kan i liten utsträckning öka antalet skador och olyckor med personskador bland trafikanter i utsatt ställning.

Olycksrisken minskar dock betydligt av att eldrivna lastbilsmodeller som kommer ut på marknaden är nya. I och med EU:s allmänna säkerhetsförordning har det i nya bilmodeller särskilt från och med juli 2024 varit obligatoriskt med elektroniska säkerhetssystem som assisterar föraren. Denna utveckling minskar väsentligt risken för olyckor och tillbud med nyare bilar på grund av förarens misstag.

Eftersom anskaffningspriset för fordon som drivs med alternativa bränslen är väsentligt högre, gynnar ändringen i huvudsak olika företag. Sannolikt kommer en stor del av fordonen att användas för varutransporter och en del av fordonen av företag som utför olika monteringsarbeten och transporterar arbetsredskap och material. Om fordonet används för tillståndspliktig trafik omfattas transporterna av kravet på trafiktillstånd och andra ansvarsskyldigheter som är av betydelse med tanke på konsekvenserna för trafiksäkerheten. Man kan anta att fordon som i huvudsak väger högst 4 250 kg i enlighet med undantaget framförs av personer som är erfarna och kör mycket i sitt arbete.

Det är svårt att bedöma konsekvenserna av ändringen i olika olyckssituationer, eftersom det inte finns sådan aktuell forskningsinformation om ämnet som beaktar fordonsutvecklingen. Vid en krock mellan en lastbil och en personbil ökar risken för personskador i och med att viktskillnaden mellan fordonen ökar. Totalvikten på en lätt lastad lastbil som drivs med alternativt bränsle kan ligga nära den nuvarande maximala vikten för fordon i kategori B, dvs. 3 500 kg, men om lastbilen är tungt lastad ökar vikten till 4 250 kg, vilket är dubbelt så mycket som medelvikten på personbilar (1 980 kg 2024)¹³.

Fordon som väger över 3 500 kg omfattas av kravet på användning av hastighetsbegränsare, vilket innebär att den maximala hastigheten för sådana bilar är begränsad till 90 km/h. Lastbilars maximala hastighet i vägtrafik är 80 km/h. Hastighetsbegränsningen fungerar som en säkerhetsåtgärd för andra vägtrafikanter, ifall den allmänna hastighetsbegränsningen är högre än så. Propositionen ändrar inte bestämmelserna om hastighetsbegränsare i fordon.

I färdskrivarkravet föreslås det en ändring som befriar sådana lätta lastbilar som drivs med el och gas och som används för godstrafik från skyldigheten att använda färdskrivare. Undantaget

¹³ Transport- och kommunikationsverkets pressmeddelande ”[Medelvikten på personbilar har ökat med närmare en tredjedel på 2000-talet](https://traficom.fi/sv/aktuellt/medelvikten-pa-personbilar-har-okat-med-narmare-en-tredjedel-pa-2000-talet)”: <https://traficom.fi/sv/aktuellt/medelvikten-pa-personbilar-har-okat-med-narmare-en-tredjedel-pa-2000-talet>

genomförs som en ändring av statsrådets förordning (507/2018) som träder i kraft samtidigt som lagändringarna.

4.2.3.4 Konsekvenser för myndigheterna

En utvidgning av körrätten i första skedet för kategori B och senare för kategorierna B och BE till att gälla tyngre fordon som drivs med alternativa bränslen och som väger högst 4 250 kg medför små konsekvenser för myndigheterna.

Ändringen har ingen väsentlig inverkan på polisens övervakning, utan förarna övervakas i regel som en del av den normala trafikövervakningen. En samtidig ändring av statsrådets förordning så att det införs ett undantag från bestämmelsen om färdskrivare i fordon som drivs med el och gas befriar en stor del av de fordon som väger högst 4 250 kg och som drivs med alternativa bränslen från skyldigheten att använda färdskrivare samt från bestämmelserna om kör- och vilotider. Konsekvenserna för Transport- och kommunikationsverket är små. Verket bör förnya sina anvisningar, sin rådgivning och sin webbplats på grund av ändringarna. Skötseln av dessa uppgifter skapar inga nya resursbehov, utan uppgifterna sköts i regel som en del av det normala arbetet med uppdatering av anvisningar och kundrådgivning. De föreslagna ändringarna medför en direkt, inkomstminskande konsekvens för verket, vilket beror på att det sannolikt avläggs färre förarexamina i kategori C1 än i nuläget. Inkomstminskningen är småskalig och visar sig med fördröjning.

4.2.3.5 Konsekvenser för samhället

Ändringarna bedöms medföra positiva konsekvenser för företagens tillgång på arbetskraft i hela landet och i synnerhet i de områden där man har upplevt att det förekommer problem med matchningen mellan lediga arbetsplatser och arbetssökande. Ändringen medför två konsekvenser: Eftersom ändringen innebär att den betydligt allmänna körrätten i kategori B är tillräcklig för att köra mindre lastbilar, till exempel för varutransporter, kan företagen använda sina förare med körkort för kategori C för transporter med tyngre fordon som väger över 4 250 kg.

Dessutom främjar ändringen som genomför det nya körkortsdirektivet försörjningsberedskapen genom att trygga transporternas kontinuitet, eftersom innehavare av körrätt för kategorierna B och BE kan sköta en del sådana transporter som i nuläget sköts av innehavare av körrätt för kategorierna C1, C1E, C eller CE.

4.2.4 Förarprovare

De föreslagna ändringarna i bestämmelserna om förarprovare i lagen om förarexamensverksamhet förbättrar tillgången till körprov och därför är konsekvensen för samhället positiv.

Den föreslagna ändringen av kompetenskraven för förarprovare bedöms förbättra tillgången på arbetskraft när det gäller dem som tar emot körprov. Genom att lätta på kravet på grundläggande utbildning möjliggörs snabbare behörighet för dem som är intresserade av branschen, utan att ändringen försämrar trafiksäkerheten eller körprovets kvalitet. Den del i specialyrkesexamen i trafikundervisning som omfattar studier för förarprovare för förarexamen ger tillräckliga och mångsidiga färdigheter att sköta uppgiften. Den som sköter uppgiften ska dessutom ha ett giltigt trafiklärtillstånd (7 c §). Förutsättningarna för trafiklärtillstånd är att den som ansöker om tillståndet har slutfört de obligatoriska examensdelarna inom specialyrkesexamen i fråga (88 §

i körkortslagen). Enligt förslaget ska det utöver utbildningskravet inte längre finnas något krav på att det trafiklärtillstånd som behövs för uppgiften har varit i kraft i minst två år.

Den föreslagna ändringen av innehållet i yrkesverksamheten, där mottagandet av muntliga teoriprov slopas, medför en positiv, om än ringa, konsekvens. Under de senaste åren har det blivit vanligare att avlägga teoriprovet muntligt. År 2016 avlades 6 440 och år 2024 11 735 muntliga teoriprov. Mottagandet av ett muntligt teoriprov tar samma tid av förarprovarens arbetstid som mottagandet av ett körprov. Den arbetstid som tack vare ändringen frigörs på årsnivå för förarprovarena motsvarar uppskattningsvis 12 000 körprovstider.

Beräknat utifrån antalet muntliga prov år 2024 sparar ändringen cirka nio årsverken av förarprovarens uppgifter. Ändringen förbättrar också de muntliga teoriprovens kvalitet, tack vare att de muntliga teoriproven kan tas emot av sådana personer som är mer språkkunniga och därmed har bättre förutsättningar att läsa frågorna på ett så förståeligt sätt som möjligt om provet avläggs på engelska eller svenska. Ändringen har också en liten men positiv ekonomisk inverkan på samhällets kostnader för anordnandet av examenstjänster. Ändringen främjar en mer ändamålsenlig inriktning av personalens arbetsinsatser och tryggar tillgången till körprov. Särskilt under sommarmånaderna har problemen med tillgången till körprov varit påtagliga.

Den viktigaste anledningen till ändringen är dock granskningen av uppgiftens innehåll: mottagandet av muntliga teoriprov förutsätter inte sådan substanskompetens som säkerställs genom de kompetenskrav som föreskrivs för den som tar emot körprov.

4.2.5 Proportionalitetsprövning av den reviderade regleringen av yrken

I statsrådets förordning om proportionalitetsprövning före antagandet av reglering av yrken (376/2020, nedan förordningen om proportionalitetsprövning) förutsätts det att en proportionalitetsprövning görs och fogas till bestämmelserna före införande av nya eller ändring av befintliga lagar, förordningar eller myndighetsföreskrifter som begränsar tillträdet till, utövandet av, eller någon form för utövandet av, reglerade yrken. Meddelandeförfarandet för proportionalitetsprövningen grundar sig på 6 § i förordningen om proportionalitetsprövning genom vilken artiklarna 10 och 11 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/958 har genomförts.¹⁴

Förordningen om proportionalitetsprövning förutsätter att yrkesregleringen kan motiveras med mål av allmänt intresse. Den myndighet som svarar för beredningen av regleringen ska särskilt beakta om de avsedda bestämmelserna är objektivt motiverade med hänsyn till allmän ordning, allmän säkerhet eller folkhälsa, eller av sådan hänsyn till allmänintresset som avses i artikel 6.2 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/958 om proportionalitetsprövning före antagandet av ny reglering av yrken.

Bilaga IV till körkortsdirektivet fastställer minimikrav på personer som fungerar som provare vid körprov. Medlemsstaterna fastställer vilken utbildning eller kombination av utbildningar som uppfyller kraven på förarprovarens grundläggande utbildning i körkortsdirektivet. Bilaga II till direktivet fastställer minimikrav för förarprov och provens obligatoriska innehåll och påverkar indirekt kraven på förarprovarens yrke.

¹⁴ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/958 om proportionalitetsprövning före antagandet av ny reglering av yrken.

Yrkesregleringen som gäller förarprövare för förarexamen kan motiveras med behov som hänför sig till trygghet av trafiksäkerheten. Genom de ändringar i kravet på grundläggande utbildning för förarprövare och innehållet i den reglerade yrkesverksamheten som föreslås i propositionen upprätthålls trafiksäkerheten, och målet är att trygga tillgången till förarexamina.

Yrkesregleringen ska vara proportionerlig. Vid beredningen av reglering som gäller reglerade yrken ska myndigheten säkerställa att bestämmelserna är ägnade att säkerställa att det uppsatta målet uppnås och inte överskrider vad som är nödvändigt för att uppnå målet. Vid ändringar av regleringen om yrken ska myndigheten dessutom beakta vilken inverkan de ändrade bestämmelserna har när de granskas tillsammans med andra bestämmelser om yrkesutövande samt i synnerhet hur de ändrade bestämmelserna tillsammans med andra krav bidrar till att nå samma mål av allmänt intresse och om de behövs för att uppnå det.

De föreslagna ändringarna i yrkesregleringen anknyter till att säkerställa en tillräcklig kompetensnivå. Ändringen som lättar på regleringen betraktas som en proportionerlig ändring. Examensdelen Arbete som förarprövare i specialyrkesexamen i trafikundervisning är ett utbildningskrav som återspeglar innehållet i förarprövarens uppgifter och som är ägnat att garantera att körproven genomförs på ett säkert och högklassigt sätt.

Till de föreskrivna kraven för förarprövare hör också trafiklärartillstånd. En förutsättning för beviljande av trafiklärartillstånd är att den sökande har slutfört de obligatoriska examensdelar som gäller skötsel av uppgifter i en bilskola (40 kompetenspoäng) och arbete som trafiklärare (80 kompetenspoäng) inom specialyrkesexamen i trafikundervisning. Enligt en helhetsbedömningen ändras inte kravet på utbildning för förarprövare väsentligt från det att hela specialyrkesexamen inte längre krävs framöver.

I praktiken utelämnas från kraven på förarprövare en valfri examensdel som inte har sådant innehåll som är nödvändigt för att uppgiften ska kunna skötas framgångsrikt. Enligt gällande examensgrunder gäller de valfria delarna som inte längre förutsätts till exempel arbete som motorcykellärare, arbete som lärare i trafikfostran för unga och AM/120, arbete som förarlärare för lastbil eller buss, arbete som utbildare för yrkeskompetens inom transportbranschen, undervisningsuppgifter inom yrkesutbildningen för förare, arbete som expert i ekologisk transport och autonom trafik samt att leda undervisningsverksamhet och företagande.

I beredningen har det bedömts att de föreslagna ändringarna är motiverade. För att säkerställa och främja säkerheten är det inte möjligt att använda mindre begränsande metoder än den föreslagna ändringen som lättar på det nuvarande kravet om grundläggande utbildning för förarprövare. Regleringen av yrket är ett av de viktigaste sätten att säkerställa kompetensen hos förare av olika fordon. De föreslagna bestämmelserna är därför nödvändiga och står i rätt proportion till det allmänna intresset. Bestämmelserna kan anses ändamålsenliga med tanke på den godtagbara grunden och kravet på proportionalitet och är därmed ägnade att uppnå det eftersträfvade målet.

5 Alternativa handlingsvägar

5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser

5.1.1 Cabotage inom vägtrafiken

Som regleringsmodell som preciserar EU-regleringen om cabotage inom godstrafiken valdes ett sätt att beräkna tillåtna lastningar och lossningar vid cabotagetransporter enligt modellerna i Danmark och Sverige. Som grund för förslaget kunde också ha använts en bestämmelse som

slopades genom regeringens proposition RP 143/2015 rd med förslag till lag om ändring av 6 a § i lagen om kommersiell godstransport på väg (693/2006). Svagheten med denna bestämmelse som preciserade EU-regleringen är dock att den till vissa delar överskrider syftet med tillåtet cabotage som avses i artikel 8 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik. Den upphävda bestämmelsen i fråga är inte heller tillräckligt exakt, eftersom den till exempel inte beaktar det maximala antalet tillåtna lastningar. Finlands tidigare bestämmelse om cabotage inom godstrafiken som preciserade EU-regleringen var enligt kommissionen inte heller förenlig med EU:s förordning om tillstånd för godstrafik, utan den begränsade de allmänna principerna om cabotagetransporter.

Som regleringsmodell som preciserar EU-regleringen om cabotage med buss valdes en definition som liknar modellen i Danmark om maximitiden för transportverksamhet som är avsedd att vara tillfällig. Finlands modell skiljer sig dock något från Danmarks i det avseendet att Finland enligt förslaget tillåter cabotagetransport med buss under sju på varandra följande dagar under en period av 30 dagar, inte enbart inom en kalendermånad. Beräkningen av den period som Finland valt bedöms till denna del vara något tydligare.

5.1.2 Administrativa påföljdsavgifter

Alternativet till de exakta och noggrant avgränsade påföljdsavgifter som föreslås var betydligt mer prövningsbaserade påföljdsavgifter, vilket skulle innebära att påföljdsavgiftens belopp grundade sig till exempel på den juridiska personens omsättning, förfarandets art, omfattning, skadlighet, varaktighet och hur ofta förfarandet upprepats. Då skulle också maximibeloppen för påföljdsavgifterna sträcka sig till 50 000–100 000 euro. Processen i fråga bedömdes avsevärt försvåra arbetet för tillsynsmyndigheten för vägtrafik och försätta transportföretagen på den kommersiella transportmarknaden i en ojämlik ställning. Till exempel vid brott mot cabotagetransport inom vägtrafik är gärningsmannen vanligtvis en utländsk trafikidkare, vars omsättning under föregående år kan vara mycket svår att utreda.

Avsikten med de påföljdsavgifter som påförs för brott mot cabotagetransport inom vägtrafik och försummelse att skaffa förartillstånd var att välja exakta och noggrant avgränsade påföljdsavgifter i enlighet med proportionalitetsprincipen i förhållande till hur allvarlig gärningen är och vinsten av överträdelsen. Påföljdsavgifternas belopp motsvarar också referensländernas påföljdsavgifter, som har bedömts vara effektiva för att förhindra dessa överträdelser. Eftersom tillstånd som krävs för yrkesmässig person- och godstrafik endast beviljas tillståndssökande i företagsform, beslutade man att inte specificera påföljdsavgifterna separat för juridiska personer och fysiska personer i propositionen.

5.1.3 Framförande av en lätt lastbil som drivs med alternativt bränsle och en fordonskombination

Ett alternativ till den föreslagna ändringen – där det i det första skedet införs ett temporärt och mer begränsat undantag gällande körrätt för kategori B som gäller tills utvidgningen av körkortskategorierna B och BE enligt det nya direktivet träder i kraft – hade varit möjligheten att endast föreslå författningsändringar som genomför det nya direktivet.

Då skulle målet om att öka andelen fordon som drivs med alternativ framdrivning framskrida senare. Detta skulle eventuellt kunna fördröja förnyelsen av företagens fordonspark och försämra konkurrenskraften för företag som är verksamma i Finland och bedriver godstransporter.

I den fortsatta beredningen bedömdes också alternativ till den föreslagna temporära undantagsbestämmelsen, men man beslutade att hålla fast vid den lösning som begränsar sig till godstrafik. Även om det kunde ha varit möjligt att utvidga undantaget till vissa särskilda transporter med kommissionens samtycke, skulle en utvidgning ha skjutit upp ikraftträdandet av en temporär författning med flera månader. Det alternativ som utreddes tillsammans med kommissionen kräver ett beslut av kommissionen, och beslutet hade inte nödvändigtvis varit positivt. Trots att det temporära undantaget begränsas till godstrafik motsvarar det transportbranschens behov som ligger till grund för författningsprojektet, och därför anses lösningen vara tillfredsställande även med beaktande av att den är kortvarig.

5.2 Handlingsmodeller som används eller planeras i andra medlemsstater

5.2.1 Cabotage inom vägtrafiken samt påföljder

5.2.1.1 Inledning

Nedan följer en beskrivning av rättssystemen i Sverige, Norge, Danmark, Tyskland och Nederländerna vid tillståndspliktig person- och godstrafik på väg. Lagstiftningsramen vid vägtransporter samt påföljdsbestämmelsernas art och förfarandena vid påförande av avgifter varierar i EU:s medlemsstater.

5.2.1.2 Sverige

I Sverige har EU-regleringen om cabotagetransporter preciserats i förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES). Förordningen lyder: ”Vid tillämpningen av artikel 8 i förordning (EG) nr 1072/2009 gäller att en cabotagetransport inte får innefatta annat än 1. ett lastningsställe och ett lossningsställe, 2. flera lastningsställen och ett lossningsställe, om lossningen sker hos den slutliga godsmottagare som finns angiven på fraktsedeln, eller 3. ett lastningsställe och flera lossningsställen, om lastningen sker hos den ursprungliga godsavsändare som finns angiven på fraktsedeln.”

Enligt förordningen (2021:986) om ändring i förordningen om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) medför brott mot cabotagetransport en administrativ avgift på 60 000 svenska kronor (SEK) för transportföretaget. För avsaknad av förartillstånd kan en administrativ avgift på 10 000 SEK påföras transportföretaget.

5.2.1.3 Norge

Cabotage i Norge är tillåtet endast i specialfall i samband med internationella transporter. I Norge är det tillåtet att utföra tre cabotagetransporter inom sju dagar från det att importen upphört, dvs. från den tidpunkt då den importerade lasten lossas. Därefter inleds en avkylningsperiod på fyra dagar då fordonet ska föras ut ur landet. En av de tre cabotagetransporterna kan utföras som transitering i ett annat land utan att internationella laster importeras dit. Cabotagetransporter kräver dokumentation. Transportföretaget ska kunna verifiera både den inkommande internationella transporten och varje cabotagetransport som utförs i Norge. Från och med början av 2024 har bedrivandet av cabotage med buss begränsats till högst 20 på varandra följande dagar utan avbrott och under ett år till högst 30 dagar.

I Norge reformerades bestämmelserna om sanktioner för brott mot cabotagetransport och avsaknad av förartillstånd den 1 mars 2024, då både polisen och Norges offentliga vägförvaltning (Statens vegvesen) gavs befogenhet att påföra böter på plats utan polisutredning eller domstolsbehandling. Dessa böter i Norge motsvarar i praktiken administrativa avgifter i

vårt rättssystem. Enligt den norska cabotagelagstiftningen medför brott mot cabotagetransport eller avsaknad av förartillstånd en administrativ avgift på högst 60 000 norska kronor (NOK) för transportföretaget. För överträdelserna i fråga kan föraren påföras en separat bot om högst 6 000 NOK.

5.2.1.4 Danmark

I Danmark grundar sig modellen för beräkning av cabotage inom godstrafiken på vägtrafikmyndighetens anvisning om tillämpning av cabotagereglerna¹⁵. I Danmark får högst tre cabotagetransporter inom godstrafiken utföras inom sju dagar efter att den internationella transporten har avslutats. Om fordonet anländer till Danmark utan last kan endast en cabotagetransport utföras inom tre dagar efter inresan. Efter cabotagetransporterna inleds en avkylningsperiod på fyra dagar. Till föraren ska åtminstone minimitimlönen för förare i Danmark betalas om fordonets totalvikt överstiger 3 500 kg. Fordonets förare ska ha dokument om inkommande internationell transport och om varje cabotagetransport som utförs i Danmark. Om fordonet har befunnit sig i Danmark fyra dagar före den internationella transporten, ska dokument om alla resor under den aktuella tiden visas upp på begäran. I anvisningen finns en förteckning över de saker som ska framgå av dokumentet.

När det gäller busstrafik kan cabotage bedrivas tillfälligt. I Danmark innebär detta en period på högst sju på varandra följande dagar per kalendermånad, som är en anvisning som publicerats på vägtrafikmyndighetens webbplats. Cabotagetransport ska utföras i samband med internationell trafik och för detta krävs ett cabotagetillstånd för internationell busstrafik som beviljats av en myndighet.

På nationell nivå grundar sig sanktionerna mot brott mot bestämmelserna om cabotagetransport på anvisningen. Missbruk av cabotage leder till att transportföretaget påförs böter, vars storlek beror på hur allvarlig överträdelsen är. Lindriga överträdelser leder till böter på 5 000 danska kronor (DKK), allvarliga överträdelser till böter på 15 000 DKK och mycket allvarliga överträdelser till böter på 35 000 DKK. För avsaknad av förartillstånd kan påföras böter på minst 10 000 DKK beroende på hur allvarlig försummelsen är. Om till exempel förarens lön inte uppfyller det danska minimikravet kan böter för avsaknad av förartillstånd stiga till 35 000 DKK.

5.2.1.5 Tyskland

I Tyskland regleras cabotage inom vägtrafiken i förordningen om internationell godstrafik på väg och cabotagetrafik (GüKGrKabotageV). Cabotage är tillåtet endast i de situationer som nämns i EU-lagstiftningen eller med specialtillstånd. I Tyskland gäller samma gräns på sju dagar och tre cabotagetransporter som i övriga EU-medlemsstater. Transporten räknas som cabotage efter den första partiella eller hela lossningen. Även i Tyskland förutsätts dokumentation om inkommande internationell transport och om varje cabotagetransport. I den tyska förordningen nämns de uppgifter som behövs i dokumenten. Föraren ska ha med sig dokumenten och visa upp dem vid behov. Vid cabotage får endast sådana fordon användas som är registrerade i EU- och EES-länder, om företagets hemort finns i någon av dessa stater, eller ett sådant fordon som är registrerat i företagets hemland, om företagets hemort finns i någon annan stat.

¹⁵ Danska vägtrafikmyndighetens anvisning om tillämpning av cabotagereglerna:
<https://www.danishroadtrafficauthority.dk/publications/guide-on-cabotage-operations-english>

I Tyskland leder brott mot bestämmelserna om cabotagetransport huvudsakligen till en administrativ påföljdsavgift (*Bußgeld*), som inte är straffrättslig. Påföljder kan föreläggas bland annat för felaktig eller bristfällig presentation av dokument, för cabotagetransport utan den dokumentation som behövs, för överskridande av maximibegränsningarna för cabotage samt för användning av ett fordon som inte uppfyller kraven i förordningen. Överträdelserna räknas upp i 25 § i förordningen om internationell godstrafik på väg och cabotagetrafik. Ett företag vars hemort finns någon annanstans än i en EES-stat kan uteslutas från trafik i Tyskland under högst sex månader, om företaget har brutit mot bestämmelserna om cabotagetransport inom Tyskland. Företaget kan få ett permanent förbud om företaget har begått brott vid godstransporter eller om det upprepade gånger förekommer allvarliga brott mot de interna bestämmelserna. I Tyskland kan lindriga brott mot cabotagetransport, såsom användande av fel fordon eller dokumentfel, leda till en administrativ avgift på 1 250–3 000 euro. För olovlig cabotagetrafik följer en administrativ avgift, som beroende på hur allvarlig överträdelsen är kan vara högst 20 000 euro för transportföretaget. Även transportbeställaren kan påföras en motsvarande påföljdsavgift. För avsaknad av förartillstånd kan transportföretaget påföras en påföljdsavgift som är 1 250–2 500 euro.

5.2.1.6 Nederländerna

I Nederländerna finns bestämmelser om cabotage i lagen om godstransport på väg (BWBR0025704). Enligt artikel 2.2 i den lagen ska cabotage följa bestämmelserna i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik. Enligt artikeln ska transportföretaget på begäran av myndigheterna bevisa att cabotage sker i enlighet med förordningen. Cabotagetransporter är förbjudna för företag som inte är etablerade i en EU-medlemsstat, om inte något annat anges i förordningen.

Bestämmelser om administrativa avgiftspåföljder för överträdelser finns i förordningen om administrativt genomförande (BAH). Påföljderna för brott mot cabotagetransport i Nederländerna kan variera från fall till fall beroende på allvarlighetsgraden, men vanligtvis har de varit cirka 4 300 euro. Den administrativa avgiften för avsaknad av förartillstånd är cirka 1 500 euro.

5.2.2 Godstransporter med lastbilar som drivs med alternativa bränslen

5.2.2.1 Inledning

Nedan följer en beskrivning av de bestämmelser i Sverige, Nederländerna, Danmark och Tyskland som möjliggör framförande av fordon som drivs med alternativa bränslen med körrätt för kategori B.

5.2.2.2 Sverige

Sverige har inte helt implementerat artikel 2.2 i direktiv (EU) 2018/645, men i Sverige pågår ett försök där en förare med körkort för kategori B får köra ett fordon som väger över 3 500 kg men högst 4 250 kg och som helt eller delvis drivs med alternativa bränslen samt om vilket föreskrivs i en separat förordning (Förordningen om förarbehörighet i försöksverksamhet med att köra tung lastbil med alternativa bränslen). Syftet med försöket är att underlätta förarbristen, särskilt bristen på förare med körkort i kategori C, och främja den gröna omställningen.

Bestämmelserna om försöket trädde i kraft den 1 juli 2024 och försöket fortsätter till slutet av 2029. Bestämmelsen motsvarar inte helt undantaget i direktivet (EU) 2018/645 och inte heller det som föreslås i kommissionens förslag till körkortsdirektiv, utan är en kombination av dessa.

Undantaget gäller endast godstransport och utnyttjandet av undantaget är tillståndspliktigt. Tillståndet beviljas av Transportstyrelsen. Tillstånd kan endast sökas av transportföretag och det gäller under en tidsperiod som Transportstyrelsen bestämmer. Tillstånd får ges endast om det finns en ansvarig kontaktperson för försöksverksamheten och sökanden är lämplig.

Tillstånd enligt undantaget förutsätter att föraren har ett gällande körkort med behörigheten B utfärdat av en EES-stat och har haft körkortet i minst två år. Lastbilen som omfattas av undantaget ska framföras utan tillkopplad släpvagn. Föraren ska medföra körkort, dokumentation som visar att föraren är anställd hos tillståndshavaren eller anlitad av tillståndshavaren för att utföra transporter, kopia av tillståndshavarens tillstånd samt uppgift om försöksverksamhetens kontaktperson. Försöket är förenat med en rapporteringsskyldighet: tillståndshavaren ska varje år lämna en skriftlig utvärdering till Transportstyrelsen avseende försökets omfattning och resultat.

5.2.2.3 Nederländerna

I Nederländerna infördes ett undantag som utvidgar körrätten för kategori B gällande fordon som drivs med alternativa bränslen den 1 juli 2025.¹⁶ Undantaget följer till sitt huvudsakliga innehåll formuleringen i direktiv (EU) 2025/2205, men det är begränsat till företagsanställdas körningar.

Ett företag som utnyttjar undantaget ska ha ett fordon som drivs med alternativt bränsle till sitt förfogande och som företaget hyr eller äger. Föraren av fordonet i fråga ska ha körrätt för kategori B som utfärdats minst två år tidigare. Det gällande undantaget gäller endast framförande av fordon i kategori B och fordonet får inte användas som dragbil för fordonskombinationer. För framförande av en fordonskombination krävs fortfarande separat körrätt om dragbilens vikt är 3 501–4 250 kg. I Nederländerna kommer undantaget som utvidgar körrätten för kategori BE att genomföras nationellt i ett senare skede.

Det nuvarande undantaget föregicks av ett nationellt pilotprojekt som endast företag deltog i och som endast gällde ett par tiotal fordon. När undantaget utvidgades på sommaren 2025 angavs inget krav på tilläggsutbildning, men företagen förutsätts erbjuda utbildning om trafikreglerna för tyngre fordon.

Vid tillsynen över undantaget utnyttjas fordonens registreringsuppgifter, vilket innebär att fordonen kan identifieras utifrån registreringsnumret.

5.2.2.4 Danmark

I Danmark har artikel 2.2 i direktivet (EU) 2018/645 genomförts genom körkortsförordningen (Bekendtgørelse om kørekort, BEK nr 875 af 27/06/2024), som utfärdades den 27 juni 2024. Enligt 20 § i förordningen får en förare med körkort för kategori B även i Danmark framföra fordon som väger över 3 500 kg men under 4 250 kg och som drivs med alternativt bränsle, om föraren har haft körkort för kategori B i minst två år. Den vikt som överstiger 3 500 kg får endast

¹⁶ Staatsblad van het Koninkrijk der Nederlanden, <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stb-2025-160.pdf>

bero på den extra vikt som framdrivningssystemet ger upphov till. Danmarks förordning följer direktivet (EU) 2018/645.

5.2.2.5 Tyskland

I Tyskland har ett körkortsundantag som direktivet möjliggör fogats till 6 § i den tyska FeV-förordningen (Fahrerlaubnis-Verordnung). I Tyskland får ett fordon som väger över 3 500 kg men under 4 250 kg framföras med körkort för kategori B, om föraren har haft körkortet i minst två år och fordonet drivs med el, väte, naturgas, inklusive biometan, i gasform (CNG) och flytande form (LNG), gasol (LPG) eller mekanisk energi från fordonsbaserade källor, inklusive spillvärme. Fordonet får inte ha någon släpvagn och ska användas för godstransport. Den vikt som överstiger 3 500 kg får endast bero på den extra vikt som framdrivningssystemet ger upphov till, och lastkapaciteten får inte vara större än hos motsvarande traditionella fordon. Tysklands förordning följer direktivet (EU) 2018/645 och bestämmelsen trädde i kraft i juli 2019.

5.2.3 Förarprovare

Bestämmelser om minimikrav på personer som fungerar som provare vid körprov finns i bilaga IV till körkortsdirektivet. Medlemsstaterna får fritt, med beaktande av direktivets ramvillkor, besluta om vilka utbildningskrav de ställer på förarprovare. Utbildningskraven i medlemsstaterna är mycket olika: det finns stater där yrkesutbildning på andra stadiet ger färdigheter för arbetet som förarprovare och stater som förutsätter en viss högskoleexamen. Bakom variationen ligger delvis särdragen i de nationella utbildningssystemen, och därför är det inte meningsfullt att jämföra utbildningskraven för arbetet som förarprovare mellan olika medlemsstater.

6 Remissvar

6.1 Allmänt om remissvaren

Bland ministerierna gav undervisnings- och kulturministeriet, inrikesministeriet, justitieministeriet, arbets- och näringsministeriet och finansministeriet utlåtanden om propositionsutkastet. Myndighetsutlåtanden gavs av Ålands landskapsregering, Konkurrens- och konsumentverket, Transport- och kommunikationsverket, Utbildningsstyrelsen, Rättsregistercentralen, Polisstyrelsen, Gränsbevakningsväsendet, Tullen och arbetarskyddsmyndigheten.

De föreningar som gav utlåtanden om propositionsutkastet var Autoalan Keskusliitto, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT, Autokatsastajat AK, Autoliikenteen Työnantajaliitto, Bilimportörerna och -industrin, Centralhandelskammaren, Trafikskyddet, Liikenneturvallisuuden erityisasiantuntijat, Linja-autoliitto, Logistiikkayritysten Liitto, Matkailuajoneuvotuojat (MAT), Turism- och Restaurangförbundet, Rahtarit, Finlands Bilskoleförbund, Finlands Speditions- och Logistikförbund, Finlands Transport och Logistik SKAL och Suomen Taksiliitto.

Dessutom gav följande företag utlåtanden: A-Besiktning Ab (Ajovarman Oy), CAP-Group Ab, DHL Express (Finland) Oy, Epic Bilskola Ab, Gearhead Ky, Haul Yeah! Oy, Hämeen ammatti-instituutti Oy, Jari Mäki Oy, Koiviston Auto Group Oy, MVA-Auto Oy, OV-Group Oy, Pfi Logistic Oy och Vuoreal Oy.

Undervisnings- och kulturministeriet, Konkurrens- och konsumentverket och Utbildningsstyrelsen framförde att de inte har något att utlåta om propositionen. Alla utlåtanden om propositionen har sparats i Statsrådets projektfönster ([LVM029:00/2025](#)).

Som observationer på allmän nivå konstaterar största delen av remissinstanserna att de anser att projektets mål är motiverade och kan understödjas. Alla remissinstanser understöder förslagen till nationell precisering av cabotage inom vägtrafiken samt tillhörande påföljdsavgifter. Majoriteten av remissinstanserna understöder den föreslagna ändringen av körkortslagen för att tillåta framförande av fordon eller fordonskombinationer som drivs med alternativa bränslen två år efter att körkort beviljats. En del av remissinstanserna anser dock att ändringen bör beaktas i förarutbildningen för kategori B och en del anser att definitionen av alternativa bränslen bör ändras. Epic Bilskola ansåg att det finns ett behov av tillräckliga övergångstider för förändringarna och betonade vikten av att informera aktörerna inom branschen – tydlig och heltäckande information om ändringarnas innehåll, tidsplan och praktiska konsekvenser.

I utlåtandena framförs också synpunkter om ändringsbehov som inte ingår i propositionsutkastet.

Jari Mäki Oy föreslår att körrätten för kategori B kunde utvidgas till att omfatta även pick up-bilar som väger över 3 500 kg, men högst 4 250 kg. Ministeriet konstaterar att syftet med propositionen som utvidgar körrätten är att nationellt genomföra det undantag som det nya körkortsdirektivet förutsätter för framförande av fordon som drivs med alternativa bränslen.

Matkailuajoneuvotuojat (MAT) ry lyfter i sitt utlåtande fram ett perspektiv som gäller fritidsfordon och som hänför sig till den nya bestämmelsen i körkortsdirektivet om framförande av campingbilar upp till en viktgräns på 4 250 kg, på vissa villkor, med körrätt för kategori B. I sitt utlåtande uppmanar MAT till att utnyttja det nationella handlingsutrymme som direktivet tillåter och föreslår att undantaget för campingbilar beaktas i den fortsatta beredningen och inkluderas i propositionen. Ministeriet bedömer körkortsundantaget för campingbilar i ett separat projekt som redan inletts för att genomföra det nya körkortsdirektivet och för en totalreform av körkortslagen.

Autokatsastajat (AK) uttalar sig om behovet av att precisera bestämmelserna om distanstolkning och motiverar sitt förslag med tystnadsplikt vad gäller teoriprövsfrågor. Ministeriet har förmedlat yttrandet om distanstolkning till Transport- och kommunikationsverket, som bedömer hur provpraxis fungerar och meddelar föreskrifter om det praktiska genomförandet av proven. Transport- och kommunikationsverket har inletts ett föreskriftsprojekt i anknytning till det pågående separata författningsprojektet om ändring av körkortslagen (projekt LVM024:00/2025).

6.2 Cabotage inom vägtrafiken och administrativa påföljdsavgifter

Inrikesministeriet anser att de föreslagna ändringarna som preciserar regleringen om cabotagetransporter och förartillstånd är motiverade och att ändringarna förbättrar tillsynsmyndigheternas möjligheter att övervaka gods- och persontransporter. Ministeriet anser att de påföljdsavgifter som föreslås för brott mot cabotagetransport och försummelse att skaffa förartillstånd i 255 b och 255 c § är motiverade och att ändringen är bra eftersom den bidrar till en effektivare övervakning.

Justitieministeriet fokuserade i sitt remissvar främst på de föreslagna bestämmelserna om påföljdsavgifter i 255 b, 255 c och 255 d § i lagen om transportservice. Straffrättsliga påföljdsbestämmelser finns i 262 §. Vidare påpekar justitieministeriet att det i

specialmotiveringen inte nämns något om den text som enligt förslaget ska strykas i 262 § 1 punkten eller om förhållandet mellan den text som stryks och nya föreslagna 255 b §. Det är befogat att behandla detta för att klargöra i vilken utsträckning det föreslås ändringar i den bransch där straffbar verksamhet förekommer och i vilken mån det är fråga om att flytta straffbarheten från det straffrättsliga systemet till att omfattas av administrativa påföljder. Justitieministeriet påpekar att bestämmelser om straffansvar för juridiska personer finns i 9 kap. i strafflagen. Enligt 1 § i nämnda kapitel omfattar kapitlets tillämpningsområde endast vissa brott som föreskrivs i strafflagen. Inte heller i strafflagen betraktas en juridisk person själv som gärningsman, utan en juridisk person döms alltid på grund av ett brott som en fysisk person begått i verksamheten. Justitieministeriet anser att man i den fortsatta beredningen ännu måste granska vem som kan göra sig skyldig till brottet i fråga och åtminstone ändra motiveringen och andra omnämnanden i propositionsutkastet så att de inte strider mot strafflagens bestämmelser om straffansvar för juridiska personer. Enligt justitieministeriet är de föreslagna påföljdsbestämmelserna i 255 b § inexakta, och i den fortsatta beredningen bör bestämmelserna preciseras så att påföljdsavgifterna uttryckligen gäller brott mot bestämmelserna i fråga och inte till exempel hela kapitlet. Dessutom bör påföljdsbestämmelserna tillräckligt exakt beskriva den gärning som ska bestraffas. Enligt justitieministeriet finns det också skäl att precisera föreslagna 255 c § i den fortsatta beredningen. I artikel 5 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik föreskrivs endast om utfärdande av förartillstånd, vilket innebär att det förblir oklart vilken bestämmelse skyldigheten grundar sig på. I den fortsatta beredningen finns det skäl att också bedöma om de bestämmelser om förbud mot dubbel straffbarhet som fogats till föreslagna 255 d § 3 mom. behövs. Förbudet mot dubbel straffbarhet hindrar inte att en fysisk person påförs en straffrättslig påföljd eller en administrativ påföljd och en juridisk person en administrativ påföljd i samma ärende. Justitieministeriet anser också att det inte är ändamålsenligt att föreskriva om domstolens verksamhet i föreslagna 255 d § 4 mom. om påförande av påföljdsavgift. Dessutom fäster justitieministeriet uppmärksamhet vid formuleringen av föreslagna 255 d § 5 och 6 mom. Lagen om verkställighet av böter har ändrats och ändringarna har trätt i kraft den 1 januari 2026, så att bestämmelser om bland annat anmälan om påföljdsavgifter och när de förfaller finns i den lagen.

Finansministeriet anser att propositionens mål som gäller cabotage, förartillstånd och påföljdsavgifter i anslutning till dessa i allmänhet är välmotiverade och värda att understödjas. Finansministeriet påminner dock om att utgifterna för de nya uppgifterna i första hand ska täckas med ämbetsverkens befintliga anslag eller på annat sätt genom allokeringar inom förvaltningsområdet. Om propositionen medför ändringar i myndigheternas omkostnader, ska propositionen överlämnas till riksdagen som en budgetlag och behandlas i finansutskottet.

Ålands landskapsregering tog inte ställning till förslaget om cabotage, förartillstånd och påföljdsavgifter i anslutning till dessa. Ålands landskapsregering påpekade dock gällande 14 § i lagen om transportservice att 14 § 2 mom. 1 och 3 punkten reglerar rättsområden som omfattas av landskapets lagstiftningsbehörighet enligt 18 § 21 punkten i självstyrelselagen. Ålands landskapsregering bedömer att dessa punkter är i strid med självstyrelselagen. Enligt 27 § 10 punkten i självstyrelselagen har riket lagstiftningsbehörighet i fråga om otillbörligt förfarande i näringsverksamhet, främjande av konkurrens och konsumentskydd. Ålands landskapsregering anser att en tolkning skulle kunna vara att lagstiftaren gjort bedömningen att utredningsskyldigheten omfattas av rikets behörighet med stöd av 27 § 10 punkten i självstyrelselagen.

Transport- och kommunikationsverket konstaterar att förslaget om cabotage inom vägtrafiken är mycket motiverat när det gäller både gods- och persontransporter. Dessutom bidrar utvecklingen av sanktionssystemet i fråga om eventuella brott mot cabotagetransport, så att det utnyttjar administrativa avgifter, till att lätta på den administrativa bördan för alla parter samt

till att öka tillsynens effektivitet. När det gäller bestämmelserna om cabotage med buss finns det skäl att i den fortsatta beredningen beakta att bestämmelserna inte ska kunna kringgås genom att fordonet används på andra sidan riksgränsen på så sätt att rätten till cabotage börjar på nytt. Transport- och kommunikationsverket föreslår också att man i den fortsatta beredningen ännu granskar formuleringen i 255 b §, eftersom det inte finns någon skyldighet att bedriva cabotagetransport även om det är förenat med många villkor. Transport- och kommunikationsverket konstaterar att specialmotiveringen om påföljdsavgifter i propositionen bör preciseras så att det framgår vad som avses med ”företag” enligt definitionen i artikel 2 i EU:s förordning om trafikidkare. Transport- och kommunikationsverket konstaterar dessutom i fråga om motiveringarna till 262 § att den bestämmelse som ska ändras är gemensam för taxi-, persontrafik- och godstrafiktillstånd, vilket innebär att motiveringarna bör preciseras.

Rättsregistercentralen fäster uppmärksamhet vid 255 d § 6 mom. i lagen om transportservice och anser att det inte är nödvändigt att föreskriva separat om preskription i lagen om transportservice. Ändringarna i lagen om verkställighet av böter träder i kraft den 1 januari 2026, varefter även de föreslagna påföljderna förfaller när fem år har förflutit från den dag då ett lagakraftvunnet avgörande har meddelats. Rättsregistercentralen påpekar också att det av propositionsutkastet inte framgår om dröjsmålsränta tas ut på påföljdsavgiften. Enligt Rättsregistercentralens uppfattning bör dröjsmålsränta inte tas ut för administrativa påföljder av straffkaraktär, vilket bör läggas till i motiveringstexten.

Polisstyrelsen anser att de nu presenterade ändringsförslagen gällande cabotage inom vägtrafiken är bra och går i rätt riktning samt stöder polisens övervakningsarbete. Polisstyrelsen föreslår att lagen ännu tydligare än i nuläget ska kunna uttrycka trafikidkarens skyldighet att lägga fram behövliga bevis på att transporterna överensstämmer med bestämmelserna. Polisstyrelsen anser inte att cabotage utan avbrott eller sju på varandra följande dagar nödvändigtvis är ett krav som behövs. Polisstyrelsen understöder den skyldighet som fogats till 200 § om att de nämnda dokumenten ska visas upp för en polis-, tull- eller gränsbevakningsman under en vägkontroll. Med tanke på tillsynen vore det bra om lastnings- och lossningsfunktionen krävs för att tillsynsmyndigheten ska kunna få positionsdata direkt. Polisstyrelsen anser att de nya påföljdsavgifterna kan understödas och att de också är av rätt storlek. I fråga om påföljdsavgiften för brott mot cabotagetransport föreslår Polisstyrelsen att man bör överväga om avgiftens belopp borde höjas ytterligare med tanke på kravet på godtagbarhet och proportionalitet. Polisstyrelsen efterlyser närmare motiveringar för tillämpningen av bestämmelsen i situationer där en påföljdsavgift enligt 255 d § 3 mom. inte ska påföras med hänsyn till förfarandets art, förfarandets planmässighet och andra omständigheter. Dessutom föreslår Polisstyrelsen att man i lagförslaget ännu överväger möjligheten att ta ut en säkerhet och möjligheten att avbryta transporten genom klampning för att säkerställa att säkerheten erhålls.

Gränsbevakningsväsendet anser att förslagen som preciserar cabotage är motiverade och kan understödas med tanke på övervakningen. Gränsbevakningsväsendet anser att påföljdsavgiften för brott mot cabotagetransport och försummelse att skaffa förartillstånd är en bra ändring, eftersom den bidrar till en effektivare övervakning.

Tullen konstaterar i sitt remissvar att preciseringen av EU-regleringen om cabotage underlättar efterlevnaden och övervakningen av bestämmelserna.

Arbetskyddsmyndigheten övervakar lagen om utstationering av arbetstagare och samtidigt efterlevnaden av utstationerade förares arbetsvillkor, där tillämpningen av bestämmelserna om cabotage är central. Arbetskyddsmyndigheten anser att den bör läggas till bland tillsynsmyndigheterna för cabotage inom vägtrafiken, för att den ska få behörighet att övervaka

helheten av utstationerade förare. Arbetarskyddsmyndigheten anser också att det till lagen bör fogas övervakarens skyldighet att anmäla brott mot bestämmelserna om cabotagetransport som arbetarskyddsmyndigheten observerat till den myndighet som påför påföljdsavgifter.

Förbunden *Autoliikenteen Työntäjaliitto* och *Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto* anser att förslaget går i rätt riktningen och att det underlättar efterlevnaden och övervakningen av bestämmelserna. Förbunden påpekar att nuläget för busstrafiken är betydligt sämre än för godstrafiken, eftersom det i EU:s förordning om internationell busstrafik (1073/2009/EG) inte finns några tidsbegränsningar för tillfälligt cabotage, såsom det finns för godstrafiken. Förbunden anser att det är mycket bra att tidsgränsen på sju på varandra följande dagar under en period på 30 dagar gäller speciell linjetrafik, tillfällig trafik och linjetrafik och att alla dessa omfattas av förutsättningen om att den utförs i samband med internationell trafik. Enligt förbunden förblir det oklart när beräkningen av perioden på 30 dagar och sju på varandra följande dagar börjar. Dessa kräver ett tillägg till motiveringen. Förbunden anser att den danska modellen som gäller en kalendermånad är mer åskådlig och entydig för beräkningen. Då sju dagar passerat bör det enligt förbunden för tydlighetens skull fogas till motiveringarna att cabotagetrafik inte längre kan bedrivas i Finland under de dagar som inte har använts av perioden på 30 dagar, dvs. minst under de följande 23 dagarna. I fråga om påföljdsavgifter bör motiveringarna preciseras så att en avgift kan påföras separat för varje brott mot cabotage. Om det till exempel förekommer fem brott under en cabotageperiod på en vecka, bör 5 x 5 000 euro påföras i påföljdsavgifter.

Bilimportörerna och -industrin understöder förslaget och anser att propositionen förtydligar uppföljningen och övervakningen av cabotagetrafiken.

Centralhandelskammaren understöder det cabotagekrav som ställs på godstrafiken i den form som presenteras i utkastet. Utöver tidsbegränsningen skulle det vara nödvändigt att begränsa cabotage med buss i internationell reguljärtrafik, som samtidigt fungerar som reguljärtrafik inom Finland med stöd av tillstånd som beviljats för internationell trafik.

Trafikskyddet understöder en förbättring av förutsättningarna att iaktta och övervaka EU:s cabotagereglering om bedrivande av buss- och godstrafik.

Linja-autoliitto anser att preciseringen av regleringen om cabotage med buss är väl värd att understöda och något som branschen länge har önskat. Det är alltså särskilt viktigt att regeringspropositionen framskrider snabbt och att regleringen gäller linjetrafik, speciell linjetrafik och tillfällig trafik. För att stärka den förebyggande effekten anser förbundet att påföljdsavgifterna bör vara på en ännu högre nivå och påföljderna gälla alla enskilda gärningar. Då sju dagar passerat bör det enligt förbundet fogas till motiveringarna att cabotagetrafik inte längre kan bedrivas i Finland under de dagar som inte har använts av perioden på 30 dagar, dvs. minst under de följande 23 dagarna.

Logistiikkayritysten Liitto understöder en precisering av den nationella författningsgrunden för cabotageregleringen. Förbundet anser det viktigt att finländska transport- och logistikföretag i hemlandet garanteras jämlika verksamhetsförutsättningar i relation till utländska företag.

Rahtarit understöder förslaget om att precisera bestämmelserna om cabotage inom vägtrafiken. Rahtarit understöder också förslaget om avgiftspåföljder och deras belopp. I och med att tillsynen underlättas, till exempel tack vare smarta färdskrivare, minskar eventuellt antalet olovliga transporter förutsatt att myndigheternas resurser räcker till.

Finlands Speditions- och Logistikförbund anser att det är motiverat att precisera regleringen om cabotage inom vägtrafiken genom nationell lagstiftning. Finlands Speditions- och Logistikförbund anser att de föreslagna tilläggen till lagen om transportservice är förnuftiga och att de gör det möjligt att förelägga administrativa avgiftspåföljder för brott mot bestämmelserna om cabotagetransport och avsaknad av förartillstånd för transportföretag som brutit mot bestämmelserna.

Finlands Transport och Logistik SKAL anser att det är mycket viktigt att foga definitionen av tillåtna cabotagetransporter till lagen om transportservice. SKAL understöder också de föreslagna administrativa påföljdsavgifterna. Dessutom föreslår SKAL att det utöver påföljdsavgifter för brott mot cabotagetransport och försummelse att skaffa förartillstånd även bör föreskrivas om påföljdsavgifter för olovligt bedrivande av trafik på motsvarande sätt.

Suomen Taksiliitto föreslår att taxibilar på över 3 500 kg också bör tillåtas att utföra enbart godstransporter. Enligt nuvarande lagstiftning får taxibilar inte utföra enbart godstransporter, dvs. transporter utan passagerare, om fordonets totalvikt överstiger 3 500 kg.

Epic Bilskola Ab understöder de föreslagna preciseringarna som gäller bestämmelser om cabotage och förartillstånd. Epic Bilskola Ab stöder användningen av elektroniska dokument, som underlättar både förarnas och myndigheternas arbete och stöder den moderna utvecklingen inom trafikbranschen.

Haul Yeah! Oy understöder en tydligare cabotagereglering och tillhörande påföljder. Tydligare reglering upplevs underlätta efterlevnaden av bestämmelserna och övervakningen av dem. Dessutom föreslår företaget en begränsad möjlighet att avvika från kravet på godstrafiktillstånd vid förflyttning av släpvagnar i kategori O1–O2.

Koiviston Auto Group Oy anser att nationella bestämmelser om cabotage med buss som preciserar EU-regleringen är nödvändiga. Koiviston Auto Group Oy påpekar att cabotage för linjetrafik som avses i artikel 15 c i EU:s förordning om internationell busstrafik inte heller innehåller någon tydlig definition, vilket äventyrar förordningens effektivitet. Koiviston Auto Group Oy anser att föreslagna 23 § bör innehålla preciserande bestämmelser om cabotage vid internationell linjetrafik enligt artikel 15 c i förordningen. Enligt företaget bör cabotage inte tillåtas separat från internationell linjetrafik och cabotage får inte vara trafikens huvudsakliga syfte. Enligt Koiviston Auto Group Oy bedriver trafikidkare från andra medlemsstater sådan reguljärtrafik i Finland som påstås vara internationell linjetrafik, men som i själva verket är reguljärtrafik inom Finland. Dessutom anses formuleringen möjliggöra upp till 24 trafikeringsdagar under en period på 30 dagar, vilket inte är syftet med den speciella linjetrafik och tillfälliga trafik som avses i förordningen och inte heller med den nu föreslagna lagändringen. Sådan verksamhet anses strida mot bestämmelserna om cabotage, vilket leder till en osund konkurrenssituation på Finlands inre marknad för reguljärtrafik.

6.3 Beaktande av remissvaren: cabotage inom vägtrafiken och administrativa påföljdsavgifter

Förslagen för att precisera bestämmelserna om cabotage inom vägtrafiken och om administrativa påföljdsavgifter fick understöd, men en del av remissinstanserna uppmanade till justeringar av paragraferna och motiveringarna. Flera remissinstanser var också beredda att höja den föreslagna påföljdsavgiften på 5 000 euro för brott mot cabotagetransport. I propositionen beslutade man att höja påföljdsavgiften med 1 000 euro för en större förebyggande effekt. Ministeriet strävade efter att till fullo genomföra justitieministeriets och Rättsregistercentralens uppmaningar om påföljdsbestämmelserna. Utifrån remissvaren av Transport- och

kommunikationsverket, Autoliikenteen Työntäjaliitto, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto, Linja-autoliitto och Koiviston Auto Group Oy preciserades paragraferna om cabotage med buss och om påföljdsavgifter samt motiveringarna till dessa till behövliga delar.

Ministeriet övervägde Polisstyrelsens förslag om effektiviserad uppbörd av påföljdsavgifter med hjälp av klampning eller säkerhet, men konsekvenserna av de nya förslagen hann inte bedömas tillräckligt ingående, även om förslagen kunde understödjas. Även arbetarskyddsmyndighetens förslag om att den bör läggas till bland tillsynsmyndigheterna för cabotage och om skyldigheten att anmäla brott mot cabotagetransport bedömdes, men beslutet var att inte inkludera dem i propositionen i nuläget. Dessutom ansågs förslaget av Finlands Transport och Logistik SKAL om att ändra bestämmelserna om olovligt bedrivande av trafik så att påföljderna är administrativa avgiftspåföljder vara ett förslag värt att överväga, men i samband med detta författningsprojekt beslutade man att föreslå de påföljdsavgifter som valts i utkastet. Ålands landskapsregerings observationer om motstridigheten mellan 14 § i lagen om transportservice och självstyrelselagen för Åland beaktades inför fortsättningen och dessutom bedömdes förbundet Suomen Taksiliittos förslag om att även godstransporter bör tillåts med taxibilar på över 3 500 kg.

6.4 Framförande av en lätt lastbil som drivs med alternativt bränsle och en fordonskombination

Transport- och kommunikationsverket understöder den föreslagna utvidgningen av körrätten för kategorierna B och BE till tyngre fordon och fordonskombinationer som drivs med alternativa bränslen. Verket föreslår dock att yrkeskompetenskravet på lastbils- och bussförare i 27 § i lagen om transportservice (320/2017) beaktas i den fortsatta beredningen. Formuleringen i den nationella lagen skiljer sig från formuleringen i direktivet om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport, där kravet på yrkeskompetens begränsas till krav på körkort. Eftersom lagändringen gör det möjligt att framöver också framföra lättare lastbilar med körkort för kategori B och BE, bör den nationella bestämmelsen om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare ändras så att den motsvarar direktivet och stöder den föreslagna ändringen.

Transport- och kommunikationsverket konstaterar att det är viktigt att de ändringar i bestämmelserna om kör- och vilotider som nämns i propositionen införs samtidigt som den övriga regleringen. Dessutom ansåg verket att det i propositionen vore bra att korrigera missförhållandet i fråga om att tillämpningen av bestämmelserna om kör- och vilotider inte är bunden till körkortskategorin, utan till fordonet och dess användningsändamål.

Polisstyrelsen konstaterar att den inte har något att utlåta om det föreslagna körkortsundantaget.

Tullen anser att det är bra att projektet främjar användningen av fordon med en totalvikt på högst 4 250 kg som drivs med alternativa bränslen inom godstrafiken. *Logistiikkayritysten Liitto* anser att den föreslagna ändringen är motiverad. *Autoalan Keskusliitto AKL* understöder ändringen och ett snabbt genomförande av den, eftersom körkortsundantagen minskar trafikutsläppen och förbättrar tillgången till förare.

Finlands Transport och Logistik SKAL rf understöder den föreslagna ändringen med de motiveringar som framförs i propositionen och eftersom företagets möjligheter att investera i distributionsfordon förbättras. Ändringen främjar företagets hållbarhetsmål genom att minska transporternas utsläpp och energiförbrukning. En höjning av viktgränsen öppnar vägen för att alternativa bränslen ska bli vanligare, eftersom många företag för närvarande som lätt varubil med samma lastkapacitet hellre väljer en förbränningsmotordriven paketbil än en lätt eldriven

lastbil. Om fordonets vikt överskrider gränsen på 3,5 ton, begränsar kravet på körkort i kategori C och yrkeskompetenskraven användningen av fordonet för transporter och förvärrar förarbristen. Dessutom konstaterar SKAL att kör- och vilotidsförordningen och därmed skyldigheten att använda färdskrivare tills vidare även gäller lätta lastbilar som drivs med alternativ framdrivning, oberoende av körkortskravet.

Autoliikenteen Työnantajaliitto och Finlands Speditions- och Logistikförbund understöder ändringen. Dessutom framför de samma preciseringsbehov i 27 § i lagen om transportservice och i bestämmelserna om kör- och vilotider som SKAL och Transport- och kommunikationsverket. Finlands Speditions- och Logistikförbund anser att det är viktigt att de ändringar i bestämmelserna om kör- och vilotider som nämns i propositionen införs samtidigt som den övriga regleringen. Även *Rahtarit* uttalar sig om behovet av att precisera bestämmelsen om yrkeskompetens i propositionen.

Autoliikenteen Työnantajaliitto understöder förslaget och anser att det är ett bra mål att undantagen skulle införas i Finland redan före tidsfristen i EU:s körkortsdirektiv. Detta möjliggör en snabbare ökning av antalet fordon som drivs med alternativ framdrivning. Autoliikenteen Työnantajaliitto framför att bestämmelserna om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare (bl.a. 27 §) och bestämmelserna om kör- och vilotider (5 kap.) i lagen om transportservice samt bestämmelserna om färdskrivare i förordningen om utfärdande av färdskrivarkort och undantag vid användning av färdskrivare 507/2018 bör beaktas samtidigt som de föreslagna ändringarna i körkortslagen.

Centralhandelskammaren påpekar att en färdskrivare enligt nuvarande lagstiftning ska installeras i fordon på över 3,5 ton som används för tillståndspliktig godstrafik. Centralhandelskammaren anser att det är viktigt att statsrådets förordning om undantag från kör- och vilotider samtidigt ändras på det sätt som nämns i motiveringarna, så att det till förordningen fogas ett undantag från användning av färdskrivare för el- och gasdrivna fordon som används för godstrafik. Annars kommer kravet på färdskrivare fortfarande att belasta lätta lastbilar som drivs med alternativ framdrivning och framförs med körkort för kategori B i tillståndspliktig trafik, även om bestämmelserna om kör- och vilotider inte tillämpas på fordon som framförs med körrätt för kategori B och BE.

Suomen Taksiliitto understöder förslaget och anser att den körerfarenhet på två år som krävs i propositionen är en bra och tillräcklig utgångspunkt med tanke på säkerheten. Ändringen stöder miljömålen och gör det möjligt för förare med körkort i kategorierna B och BE att i större utsträckning delta i transporttjänster, i synnerhet med el- och gasdrivna fordon, vars vikt ofta överskrider 3 500 kg på grund av vikten på batterier och gastankar.

Centralhandelskammaren understöder den föreslagna ändringen. Enligt Centralhandelskammaren är ändringen en önskad reform, vars snabba genomförande är mycket välkommet för företag som använder varubilar och stortaxi. Reformen förutspås påskynda elektrifieringen av parken av lätta varubilar och stortaxibilar. Med körkort för kategori B kan man i nuläget framföra fordon på högst 3,5 ton i Finland. För att framföra tyngre fordon krävs körkort i kategori C och yrkeskompetens. Ofta ökar totalvikten på lätta el- och gasdrivna varubilar med tillräcklig lastkapacitet till över 3,5 ton på grund av stora batterier eller gastankar. Den nuvarande viktgränsen har bromsat elektrifieringen av lätta lastbilar och stortaxibilar. Viktundantaget är viktigt inte bara för företag som erbjuder trafiktjänster, utan också för företag vars bilar används för monterings-, byggnads- eller underhållsarbeten. I sådana företag körs bilen av montörer och servicepersonal som oftast inte har körkort för kategori C. I dessa företag är anskaffningen av elbilar i storleksklassen lätta lastbilar förhindrad, eftersom en tillräcklig lastkapacitet förutsätter att montörerna har körkort för kategori C.

Centralhandelskammaren konstaterar att en ändring av bestämmelserna om körrätt inte medför ändringar i bestämmelserna om fordonskategorier. Varufordon med en vikt som överskrider gränsen på 3,5 ton hör även framöver till fordonskategorin för lastbilar (N2). Enligt remissinstansen är det i motiveringen nödvändigt att ytterligare precisera kravet på hastighetsbegränsare. Enligt fordonslagen ska lastbilar ha en hastighetsbegränsare genom vilken hastigheten är begränsad till högst 90 km/h. Lastbilars maximala hastighet i vägtrafik är 80 km/h.

Ministeriet konstaterar att propositionen inte ändrar bestämmelserna om hastighetsbegränsare.

Bilimportörerna och -industrin understöder förslaget, eftersom det har en positiv effekt på tillgången till förare och främjar uppnåendet av de utsläppsmål som ställts upp för Finland. Propositionen minskar bristen på varubilsförare, ökar företagets möjligheter att investera i utsläppssnåla varubilar och främjar företagets hållbarhetsmål genom att minska transporternas utsläpp och energiförbrukning. Med tanke på statsfinanserna är en ändring av viktgränsen för körrätter en kostnadsneutral åtgärd som främjar framdrivningsomställningen och utsläppsminskningarna. Transportföretagets möjligheter att investera i lättare utsläppssnåla fordon inom distributionstrafiken förbättras. En höjning av viktgränsen öppnar vägen för att alternativa bränslen ska bli vanligare, eftersom många företag för närvarande som lätt varubil med samma lastkapacitet hellre väljer en förbränningsmotordriven paketbil än en lätt eldriven lastbil.

Enligt *Bilimportörerna och -industrin* byggs lätta lastbilar på under 4 250 kg nästan utan undantag på paketbilsschassier. Då sker inga förändringar i fordonets yttre mått, storlek eller trafiksäkerhet. Utifrån detta är det till och med sannolikt att en eldriven bil har bättre köregenskaper än en bil med förbränningsmotor. En betydande del av elbilens vikt (traktionsbatteriet) är placerat långt ner i bilens underrede. Detta sänker bilens tyngdpunkt och förbättrar manövrerbarheten särskilt i extrema situationer.

Turism- och Restaurangförbundet understöder införandet av ett undantag enligt direktivet, eftersom det underlättar förarbristen, främjar distributionstrafikens funktion och även uppmuntrar till investeringar i utsläppssnåla fordon.

Arbetskyddsmyndigheten anser att de föreslagna ändringarna är motiverade och att de stöder miljömålen och tillgången på arbetskraft inom transportbranschen. Ändringarna är tydligt avgränsade och deras konsekvenser för trafiksäkerheten har bedömts vara ringa.

DHL Express (Finland) Oy understöder den föreslagna ändringen av körrätten för kategorierna B och BE.

Haul Yeah! Oy konstaterar att uppdateringarna av körkortskategorierna stöder efterlevnaden av bestämmelserna och ibruktagandet av alternativ framdrivning. Ändringen eliminerar incitamentsproblem till följd av viktgränsen och stöder användningen av elfordon och andra utsläppssnåla fordon även vid förflyttning av släpvagnar.

OV-Group Oy framför att den finländska bilbranschen starkt stöder förslaget. OV-Group hoppas dock att lagförslaget ska innehålla en definition av alternativt bränsle och motiverar sitt förslag med EU:s definition av alternativt bränsle (RED II/III, AFIR). OV-Group anser att ändringen handlar om Finlands konkurrenskraft, rena transporter och att hela landet ska gå framåt.

Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT förhåller sig reserverat till förslaget om att tillåta framförande av tyngre fordon med körkort för kategori B. Förbundet anser att ändringen bör

kompenseras genom att öka förarutbildningen i examenskraven för kategori B för personbilar och dessutom inkludera fordon i yrkesmässig trafik i bestämmelserna om kör- och vilotider samt i tillsynen över dessa. Om fordonets vikt överstiger 3 500 kg, anser förbundet att kör- och vilotidsförordningen bör följas oberoende av fordonets framdrivning.

AKT motiverar sitt förslag till ändring av förarutbildningen med att den nuvarande utbildningen för körkort för kategori B inte innehåller undervisning som ger färdigheter att bedöma lastens inverkan på fordonets stabilitet eller tyngdpunkt. I utbildningen för kategori C1 och C behandlas dessa delområden, och att tillåta tyngre fordon i kategori B kan därför leda till situationer där föraren inte identifierar riskerna i anslutning till fordonets ökade vikt. Detta kan leda till fler situationer där föraren tappar kontrollen, särskilt inom stadstrafiken och vid distributionsuppdrag. En högre tyngdpunkt som beror på konstruktionen av el- och gasdrivna fordon kan dessutom öka risken för att fordonet välter, om lasten inte är balanserad.

Rahtarit konstaterar att den körundervisning som krävs för körkort för kategori B inte behandlar tyngre fordons beteende i extrema förhållanden (mörker, halka). Det är svårare att köra paketbil på grund av större vikt, sämre acceleration och större skuggområden (döda vinklar). Dessutom är det svårare att röra sig med lastbil i stadsområde på grund av större utrymmesbehov, vilket innebär att koncentrationen på trafiksäkerhet och ekonomisk körning blir lidande.

I sitt utlåtande betonar *Rahtarit* skillnaderna mellan en tyngre paketbil och en personbil. Framdelen på en tyngre paketbil är mycket högre än framdelen på en personbil, vilket innebär att följderna vid en kollision med en fotgängare eller en cyklist är mycket allvarigare, något som flera gånger har konstaterats i undersökningar. Å andra sidan har nya paketbilar och lätta lastbilar mycket obligatorisk utrustning som ökar säkerheten och hjälper föraren i arbetet. En lätt lastbil med en totalvikt på 4 250 kg kan väga två–tre gånger mer än en liten personbil och väga cirka 20 procent mer än en paketbil.

Epic Bilskola anser att förslagets mål är värt att understöda, men påpekar också behovet av obligatorisk tilläggsutbildning och föreslår att en sådan skulle omfatta två timmar. Som motivering konstaterar bilskolan att ett större och tyngre fordon kräver mer skicklighet och förståelse av föraren angående hantering av fordonet, bromssträckor, lastens inverkan på fordonets uppförande och fordonets dimensioner. Körkortsutbildningen för kategori B täcker i nuläget inte dessa delområden tillräckligt.

CAP-Group uppger att företaget inte stöder ändringen, men om den ändå träder i kraft bör det föreskrivas om ett krav på tilläggsutbildning som främjar trafiksäkerheten och riskhanteringen. Innehållet i utbildningen och sättet att genomföra den på bör definieras nationellt, för att utbildningens kvalitet och säkerhetsaspekter ska vara enhetliga. Avläggandet av utbildningen bör registreras i ett myndighetssystem.

Trafikskyddet förhåller sig reserverat till förslaget som möjliggör framförande av tyngre fordon med körkort för kategori B. Ändringen bör kompenseras genom att öka förarutbildningen i examenskraven för kategori B för personbilar. Utbildningen i anknytning till körrätt för kategorierna B och BE bör ändras så att den ger föraren beredskap att bedöma hur en större vikt på det lastade fordonet påverkar fordonets stabilitet och tyngdpunkt. Tyngre fordon orsakar större kollisionsenergi vid olyckor, vilket ökar risken för skador och allvarliga följder särskilt för oskyddade vägtrafikanter. En högre tyngdpunkt som beror på konstruktionen av el- och gasdrivna fordon kan dessutom öka risken för att fordonet välter, om lasten inte är balanserad.

Som svar på remissvaren om förarutbildningen från *Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto*, *Rahtarit ry*, *Epic Bilskola*, *CAP-Group* och *Trafikskyddet* konstaterar ministeriet att ett separat

författningsprojekt för att ändra körkortslagen är under beredning. I det projektet föreslås det att den obligatoriska utbildningen i att upptäcka risker ska utökas för körkort för kategori B.

Med hänvisning till Trafikskyddets remissvar är obalanserad lastning en riskfaktor i alla typer av bilar, men risken framhävs inte för eldrivna bilar där tyngdpunkten vanligtvis ligger mycket långt ner.

Enligt Rahtarit ry bör förslaget kompletteras med ett krav på oförvitlighet, det vill säga ett krav på att föraren inte får ha gjort sig skyldig till allvarliga trafikförseelser under två år. Dessutom är det önskvärt att en förare som kör med paketbil i arbetet uppfyller strängare krav på hälsotillstånd för yrkestrafik.

Ändringarnas konsekvenser för trafiksäkerheten beskrivs i avsnitt 4.2.3 i propositionen. Aktuell forskningsinformation som beaktar fordonens tekniska utveckling är inte tillgänglig. De fordon som ändringen ger upphov till i trafiken är nya. De nya fordonen innehåller obligatoriska egenskaper som assisterar föraren och som väsentligt minskar antalet olyckor som beror på föraren. Det föreslagna undantaget följer EU:s nya körkortsdirektiv och ska genomföras i alla EU-länder. Körkortsdirektivet möjliggör inte de tilläggsvillkor som föreslås i Rahtarits remissvar om att den som utnyttjar undantaget ska vara oförvitlig. Det är inte heller möjligt att utvidga kraven på förarens hälsotillstånd i grupp 2 till dem som utnyttjar undantaget, även om ett sådant krav inte heller direkt föreslås i remissvaret. Kravet på oförvitlighet och strängare hälsokrav i enlighet med det som beskrivs skulle gälla taxiförare, av vilka en del kan köra bilar som omfattas av undantaget i sitt arbete.

Flera av remissinstanserna uttalar sig för en utvidgning av definitionen av alternativa bränslen. En del av företagen som uttalat sig om förslaget anser att det är viktigt att det föreslagna undantaget enligt körkortsdirektivet utvidgas till att gälla även andra bränslen, såsom biodiesel och bioetanol.

En utvidgning av undantaget på det sätt som remissinstanserna föreslår skulle inte vara en åtgärd i enlighet med direktivet. Därför ändrar ministeriet inte propositionen, men förtydligar saken i motiveringen till propositionen. I fråga om bilar med förbränningsmotor finns det inte sådan teknologi som gör det möjligt att säkerställa att bilen endast tankas med biobränsle. Definitionen av de alternativa bränslen som omfattas av undantaget kommer från mått- och viktdirektivet. I andra EU-rättsakter förekommer också definitioner av alternativa bränslen med annat innehåll, men vid genomförandet av körkortsdirektivet ska medlemsstaterna hålla sig till alternativa bränslen enligt definitionen i körkortsdirektivet. De bränslen som räknas upp i propositionen ska således betraktas som en uttömmande förteckning.

Av propositionsutkastet framgår det att undantaget, vars ibruktagande föreslås, gäller lätta lastbilar. De övriga undantagen i det nya körkortsdirektivet, såsom viktundantag för utryckningsfordon och campingbilar, kommer att granskas i ett separat genomförandeprojekt.

Ålands landskapsregering uttalar sig om den föreslagna ändringen och konstaterar att landskapsregeringen har för avsikt att införa ett likadant undantag på Åland.

6.5 Beaktande av remissvaren: framförande av en lätt lastbil som drivs med alternativt bränsle och en fordonskombination

Remissvaren har beaktats i den fortsatta beredningen av propositionen. I den fortsatta beredningen kompletterades propositionens motiveringar med beaktande av påpekandena om kraven på färdskrivare. Ändringen av statsrådets förordning om undantag från kör- och vilotider

är under beredning vid ministeriet och framskrider ännu i början av året i samma takt som de föreslagna lagändringarna. Remissinstansernas observationer om behovet av att precisera 27 § i lagen om transportservice är motiverade, och propositionen har kompletterats till denna del i den fortsatta beredningen.

I motiveringarna till propositionen beskrivs nu närmare förhållandet mellan fordonens hastighetsbegränsning och den föreslagna ändringen som utvidgar körrätten för kategorierna B och BE, och dessutom har beskrivningen av de alternativa bränslen som omfattas av undantaget förtydligats i propositionens motiveringsdel. Förslaget om uppdatering av utbildningskraven för kategori B har beaktats och ärendet har överlämnats till det ansvariga Transport- och kommunikationsverket för beredning.

6.6 Förarprövare

Transport- och kommunikationsverket understöder de föreslagna ändringarna i lagen om förarexamensverksamhet. Ändringen av kraven på den som tar emot muntliga teoriprov har betydande konsekvenser för smidigheten i verksamheten vid verket. Preciseringen av kraven på förarprövaren påverkar tillgången till arbetskraft hos verkets serviceproducent. Verket konstaterar att giltighetskravet på två år för trafiklärtillstånd inte garanterar personens verkliga arbetserfarenhet. Den erfarenhet som personen som anställs för uppgiften har beaktas i den introduktion som ges av verkets serviceproducent. Det finns inga lagstadgade krav på arbetserfarenhet och erfarenheten kan således inte bevisas genom trafiklärtillståndets giltighetstid. Genom att slopa minimikravet för trafiklärtillståndets giltighetstid och kravet på specialyrkesexamen i trafikundervisning blir det smidigare att arbeta som förarprövare, eftersom det blir lättare att söka arbete.

Finlands Speditions- och Logistikförbund understöder de föreslagna ändringarna i lagen om förarexamensverksamhet.

Trafikskyddet anser att den föreslagna ändringen i mottagandet av muntliga teoriprov är motiverad och att ändringen inte försämrar trafiksäkerheten. Trafikskyddet anser att det är viktigt att det går att säkerställa att de personer som väljs ut för att ta emot muntliga prov är tillförlitliga och kompetenta. Enligt Trafikskyddet är detta viktigt, för att examensprocessen ska hålla jämn kvalitet och risken för fusk minimeras.

Rahtarit understöder förslaget, men betonar vikten av att de som tar emot muntliga teoriprov ska vara förtrogna med ämnet och provens innehåll.

Suomen Taksiliitto understöder ändringen i mottagandet av muntliga teoriprov. Ändringen kan göra det lättare särskilt för personer med språk- och inlärnings svårigheter att delta i förarutbildningen. Suomen Taksiliitto betonar dock att utbildningen, språkkunskaperna och bedömningsförmågan hos dem som tar emot muntliga teoriprov bör vara på en tillräcklig nivå för att trafiksäkerheten inte ska äventyras. Efter ändringen finns det skäl att följa upp detta och vid behov ompröva ändringen.

I fråga om förslaget om kompetenskrav för förarprövare anser Suomen Taksiliitto att kompetenskraven inte bör luckras upp på ett sätt som försämrar bedömningens kvalitet eller oberoende. Säkerställandet av trafiksäkerheten förutsätter att förarprövarna har en stark yrkesmässig bakgrund och tillräcklig erfarenhet. Suomen Taksiliitto föreslår att konsekvenserna av ändringarna ska följas upp noggrant och bedömas på nytt om det finns tecken på att säkerhetsnivån försämras.

Ministeriet anser att Suomen Taksiliittos påpekande om uppföljning av ändringarnas konsekvenser för trafiksäkerheten är adekvat och konstaterar att författningarnas funktion och konsekvenser följs upp och bedöms i förhållande till lagens mål och de uppskattade konsekvenserna för trafiksäkerheten.

Finlands Transport och Logistik SKAL anser att det är godtagbart och motiverat att muntliga teoriprov slopas från kraven på och definitionen av uppgiften som förarprövare.

SKAL förhåller sig reserverat till förslagen som sänker kravnivån på examensmottagare. SKAL anser att kravet på att trafiklärtillståndet ska ha varit i kraft i två år som enligt förslaget ska slopas i princip bör bevaras, men det kunde också ersättas genom att avlägga någon annan valfri examensdel utöver den examensdel som gäller arbete som förarprövare.

Ministeriet har bedömt förslaget och anser att de övriga examensdelarna av specialyrkesexamen i trafikundervisning inte är väsentliga för att förarprövaren ska kunna sköta sin uppgift framgångsrikt. Därför anser ministeriet att ändringsförslaget inte är motiverat.

A-Besiktning Ab (Ajovarma Oy) konstaterar i sitt remissvar att 36,9 procent av de nuvarande examensmottagarna har fyllt 60 år. Detta innebär att över en tredjedel av de nuvarande examensmottagarna uppnår den lägsta pensionsåldern inom fem år. Företaget påpekar att tillgången till nya examensmottagare redan i nuläget är en utmaning och anser därför att de föreslagna ändringarna är nödvändiga för att tillgången till förarexamina ska tryggas även i framtiden.

Epic Bilskola Ab uppger att företaget understöder förslaget om att en utsedd person som inte är förarprövare framöver ska kunna ta emot muntliga teoriprov. Detta skulle underlätta processen utan att äventyra provets kvalitet eller bedömningens tillförlitlighet. Dessutom kan ändringen underlätta den rådande bristen på examensmottagare: när examensmottagarna inte längre behöver ta emot muntliga teoriprov, frigörs mer arbetstid för att ta emot körprov i trafiken. Detta är till fördel särskilt när belastningen är hög och i områden där det redan finns utmaningar med tillgången till examenstjänster.

Finlands Bilskoleförbund, Liikenneturvallisuuden erityisasiantuntijat och Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto understöder den föreslagna ändringen i mottagandet av muntliga teoriprov, eftersom den frigör resurser för mottagande av körprov. Även *Hämeen ammatti-instituutti Oy* och *Jyväskylän koulutuskuntayhtymä Gradia*, som ordnar specialyrkesexamen i trafikundervisning, är för att de som tar emot muntliga teoriprov inte ska behöva vara personer som tar emot körprov.

Logistiikkayritysten Liitto anser att de ändringar i propositionsutkastet som syftar till att förebygga bristen på arbetskraft är motiverade. Förbundet understöder också allmänt åtgärder för att säkerställa tillgången till experter inom logistikbranschen och konstaterar att bristen på experter inom branschen utöver förarna även gäller flera andra yrkesgrupper, såsom transportarrangörer, mekaniker, terminalarbetare och IT-expert.

Centralhandelskammaren understöder de föreslagna ändringarna i bestämmelserna om förarprövare, eftersom de förbättrar tillgången till körprov och lindrar bristen på examensmottagare.

Hämeen ammatti-instituutti Oy och *Jyväskylän koulutuskuntayhtymä Gradia* är för att bevara kravet på att trafiklärtillståndet ska ha varit i kraft i två år och kravet på avläggande av specialyrkesexamen.

Liikenneturvallisuuden erityisasiantuntijat ry, Epic Bilskola Ab och Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto förhåller sig reserverat till förslaget om att slopa kravet på att trafiklärartillståndet ska ha varit i kraft i två år och förslaget om att luckra upp kraven på förarprövare. I och med ändringen kan en person som inte alls har erfarenhet som trafiklärare arbeta med uppgiften i framtiden. Liikenneturvallisuuden erityisasiantuntijat anser att kompetenskraven för förarprövare inte bör luckras upp på ett sätt som försämrar kvaliteten på förarexamen och trafiksäkerheten. Förarprövare bör ha en stark yrkesmässig bakgrund och tillräcklig erfarenhet för att ta emot jämlika och tillförlitliga körprov. Epic Bilskola anser att det är sannolikt att ändringen försämrar körprovets jämna kvalitet. Företaget anser att man bör hitta en balans mellan tillgänglighet och kvalitet för att luckra upp kompetenskraven för förarprövare.

Liikenneturvallisuuden erityisasiantuntijat föreslår dock att man kan avstå från två års erfarenhet när det gäller att ta emot körprov på två hjul, om personen har längre undervisningserfarenhet eller annars övertygande erfarenhet av framförande av fordonen i fråga och av deras särdrag.

CAP-Group anser att kravet på förarprövare fortfarande bör vara minst två års praktisk erfarenhet som trafiklärare innan de godkänns för uppgiften. Kravet stöder trafiksäkerheten, yrkeskompetensen, kvaliteten och enhetligheten.

Ministeriet konstaterar att kravet i nuläget endast gäller trafiklärartillståndets giltighetstid och att yrkeserfarenhet som trafiklärare inte krävs. Syftet med förslaget är att förenkla kompetenskraven för förarprövare. Ministeriet anser att de föreslagna tilläggskraven inte kan motiveras med att bevara provets jämna kvalitet och säkerheten i provsituationer. Transport- och kommunikationsverket övervakar körprovets funktion och kvalitet.

Finlands Bilskoleförbund motsätter sig de föreslagna ändringarna i kompetenskraven för förarprövare och anser att det är viktigt att trafiklärartillståndet har varit i kraft i två år. Finlands Bilskoleförbund föreslår att kraven på förarprövare skärps så att de kompletteras med ett krav på faktiskt arbete som trafiklärare.

Autokatsastajat AK ry uttalar sig om de föreslagna ändringarna i förarprovernas uppgifter och kompetenskrav. Autokatsastajat AK ry motsätter sig förslaget om att kompetens som förarprövare framöver inte ska krävas av den som tar emot muntliga teoriprov och föreslår att kompetenskravet kompletteras så att den som tar emot muntliga teoriprov själv ska ha körrätt för den körkortskategori för vilken examinandens avlägger teoriprov. Autokatsastajat AK ry anser att det är viktigt att de gällande kompetenskraven för förarprövare inte luckras upp, utan föreslår i stället tilläggskrav. Som nya tilläggskrav föreslår Autokatsastajat AK ry att kravet på ett trafiklärartillstånd som varit i kraft i två år (7 § yrkeskunskap) preciseras genom att förutsätta att tillståndshavaren har två års yrkeserfarenhet av arbete inom trafikundervisning. Autokatsastajat AK ry anser att det är viktigt att kravet på avläggande av specialyrkesexamen i trafikundervisning, i stället för vissa examensdelar, förblir oförändrat.

Rahtarit ry anser att kravet på ett trafiklärartillstånd som har varit i kraft i två år på det stora hela är onödigt i förarprovarens arbete. I stället föreslår Rahtarit ry till exempel 500–1 000 timmars arbetserfarenhet av körundervisning för kategori B, för att förarprovaren ska kunna bedöma examinandens prestation jämlikt, övergripande och trafiksäkert. Dessutom föreslår Rahtarit att förarprövare i kategori R2 bör ha minst ett halvt års erfarenhet av framförande av motsvarande fordon i yrkestrafik eller 500–1 000 timmars undervisningserfarenhet. Rahtarit motiverar sitt förslag med att en del av examensmottagarna i nuläget inte har någon som helst erfarenhet av att köra ett modernt tungt fordon, för att inte tala om kännedom om fordonsteknik.

Ministeriet anser inte att det tilläggskrav som föreslås av Finlands Bilskoleförbund och Autokatsastajat AK ry är motiverat. Enligt tilläggskravet skulle två års yrkeserfarenhet som förvärvats i ett annat yrke (trafiklärare) ingå i kompetenskravet för förarprövare. Ministeriet ser på samma sätt också på Rahtarit ry:s förslag, enligt vilket ett villkor för att ta emot körprov för R2-körkort skulle vara ett tilläggskrav på arbetserfarenhet, antingen av att ge körundervisning eller av att arbeta som förare i yrkestrafik.

Förarprövaren ger ingen undervisning, utan bedömer provprestationen och ger respons om den. Responsen som examinanden får efter körprovet är annorlunda än den respons som ges efter en körlektion. Förarprövaren ger kortfattad respons: efter varje provprestation är tiden mindre än 10 minuter. Inom denna tid ger förarprövaren respons muntligt och skriver en bedömning av examinandens prestationer inom vart och ett av provets fyra ämnesområden. I responsen beskrivs också eventuella utvecklingsmål. Responsen ges alltid också skriftligen, även när provprestationen godkänns och sparas i registret.

Förarprövaren gör en helhetsbedömning av examinandens körskicklighet och kunskaper enbart utifrån ett 60 minuter långt körprov. Till skillnad från under en körlektion som ingår i förarutbildningen är det i samband med körprovet inte möjligt att koncentrera sig på ett visst ämnesområde och bedömningen av kunskaperna inom det området. Trafiklärarens körlektion och körprovet är således olika situationer. Lärarens och förarprövarens uppgifter är separata och åtskilda, även om det finns en beröringsyta mellan dem.

Ministeriet betonar också att specialyrkesexamen i trafikundervisning är starkt arbetslivsinriktad. Avläggandet av de examensdelar som ingår i examen grundar sig på yrkesprov där man påvisar praktiska och teoretiska kunskaper i genuina och krävande arbetsuppgifter. Examensdelen Arbete som förarprövare avläggs också som ett yrkesprov där examinanden visar sina kunskaper i följande: kundservice och kundrådgivning i förarexamina, påvisande av den egna körförmågan samt genomförande av körprov och muntligt teoriprov. I grunderna för specialyrkesexamen i trafikundervisning beskrivs kriterierna för godkänd prestation.

Ministeriet anser att Rahtarits förslag om att det av förarprövare för körprov i kategori R2 skulle krävas arbetserfarenhet som förare i yrkestrafik är problematiskt och att det innehåller drag av överreglering av yrket.

Finlands Bilskoleförbund konstaterar att förarprövaren i nuläget ska ta emot körprov för kategori B i två år innan det blir möjligt att ta emot körprov på två hjul och körprov för tunga fordon. Finlands Bilskoleförbund föreslår att man avstår från kravet på två års erfarenhet som förarprövare, förutsatt att personen har längre undervisningserfarenhet eller annars särskilt gedigen erfarenhet av framförande av fordonen i fråga och av deras särdrag. SKAL instämmer i förslaget av Finlands Bilskoleförbund.

Ministeriet konstaterar att kravet på erfarenhet grundar sig på bestämmelsen i punkt 2.2 i bilaga IV till körkortsdirektivet och ingår i samma form även i det nya körkortsdirektivet. Dessutom anser ministeriet att det med tanke på trafiksäkerheten är motiverat att bevara kravet på erfarenhet som förarprövare för körproven i fråga.

6.7 Beaktande av remissvaren: förarprövare

Det anses inte ändamålsenligt att ändra förslaget om förarprövare, eftersom propositionen inte bedöms försämra trafiksäkerheten.

Ändringarna förenhetligar kravet på förarprövarens utbildning med kravet på trafiklärare. I nuläget krävs det inte att trafiklärare avlägger hela specialyrkesexamen i trafikundervisning. Av förarprövare, som har till uppgift att bedöma om en examinand som avlagt förarutbildningen och klarat teoriprovet har uppnått tillräckliga färdigheter för självständig körning, krävs däremot specialyrkesexamen i trafikundervisning. Det är motiverat att förenhetliga utbildningskravet också med tanke på förarprövarens yrkesverksamhet.

I den fortsatta beredningen har propositionen kompletterats utifrån Suomen Taksiliittos påpekande, så att det föreslås att konsekvenserna för trafiksäkerheten till följd av ändringarna i yrkesregleringen följs upp i förhållande till lagens mål och de konsekvenser som bedömts i beredningen.

7 Specialmotivering

7.1 Lagen om transportservice

23 §. Rättigheter och villkor för cabotage inom vägtrafiken. Det föreslås att paragrafen ändras så att den tidigare paragrafen i sin helhet flyttas och blir 24 § 1 mom. Också rubriken för 23 § ändras så att den motsvarar sitt syfte som en paragraf som preciserar rättigheterna och villkoren för cabotage inom vägtrafiken.

Som 1 mom. föreslås en förtydligande skrivning om rättigheter och villkor i anslutning till cabotage inom vägtrafiken, genom vilken det hänvisas till kapitel III i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik och kapitel V i EU:s förordning om internationell busstrafik. Det är fråga om en informativ hänvisning. I ovannämnda EU-förordningar föreskrivs det om rätten och villkoren för att bedriva person- och godstransporter på väg inom EU samt om de allmänna principerna för rätten till cabotage inom vägtrafiken och om tillåtet cabotage. Det är dessutom tillåtet att bedriva cabotagetransport inom EES-området.

Som 2 mom. föreslås en preciserande bestämmelse om hur många lastningar och lossningar som får ingå i en av de tre tillåtna cabotagetransporter som avses i artikel 8 i kapitel III i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik. Enligt förslaget får en cabotagetransport vid tillämpning av cabotagetransporter enligt artikel 8 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik omfatta endast antingen 1) en plats där godset lastas och en plats där godset lossas, 2) flera platser där godset lastas och en plats där godset lossas, om lossningen sker hos den slutliga mottagare av lasten som antecknats i fraktsedeln, eller 3) en plats där godset lastas och flera platser där godset lossas, om lastningen görs av den ursprungliga avsändare som antecknats i fraktsedeln. Den slutliga mottagaren av lasten ska vara den mottagare som antecknats i fraktsedeln för den ursprungliga avsändarens försändelse. Bestämmelser om skyldigheten att använda och medföra fraktsedlar i samband med cabotagetransport finns i artikel 8.3–8.4a i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik. Den modell som föreslås 2 mom. motsvarar den modell som används i Sverige och Danmark för att definiera en tillåten cabotagetransport och som enligt EUD är proportionerlig och förenlig med proportionalitetsprincipen.

Som 3 mom. föreslås en preciserande bestämmelse om i vilken utsträckning en trafikidkare i Finland får bedriva cabotage med buss och om längden på den period under vilken cabotage får bedrivas utan avbrott i enlighet med i kapitel V i EU:s förordning om internationell busstrafik. Enligt förslaget får cabotagetransport enligt artikel 15 i EU:s förordning om internationell busstrafik bedrivas i samband med internationell trafik under högst sju på varandra följande dagar utan avbrott under en period av 30 dagar. Bestämmelsen tillämpas på sådan tillåten cabotagetransport som avses i artikel 15 i förordningen. För att säkerställa tillfälligheten får det bedrivas endast en period av cabotage på högst sju på varandra följande dagar under en period

av 30 dagar. Efter en period av cabotage på högst sju på varandra följande dagar kan således följande period inte inledas förrän efter minst 23 dagar. Vid internationell trafik börjar beräkningen av cabotageperioden när den första i kontrolldokumentet antecknade hållplatsen innanför Finlands landgräns nås. Bestämmelser om kontrolldokument vid cabotagetransport inom busstrafiken finns i EU:s förordning om internationell busstrafik. Den bestämmelse om cabotagetransport inom persontrafiken som föreslås som 3 mom. motsvarar i huvudsak den modell med en sju dagars regel som tillämpas i Danmark och som enligt EUD är en proportionerlig åtgärd som är förenlig med proportionalitetsprincipen.

24 §. Rättigheter och villkor vid internationella kombinerade vägtransporter. Det föreslås att paragrafen ändras så att den tidigare 23 § i sin helhet flyttas och blir 24 § 1 mom. De tidigare momenten i paragrafen flyttas således framåt.

Till paragrafens rubrik fogas orden ”rättigheter och” för att paragrafens syfte ska förbli konsekvent. I 2 mom. föreslås det att ordet transportdokument ändras till fraktsedel, eftersom det är den enda form av transportdokument som det hänvisas till i paragrafen. Det föreslås att ordalydelsen i 4 mom. ändras så att den blir smidigare genom att den finska termen ”siten kuin” stryks. Dessutom föreslås det att det till 6 mom. fogas en hänvisning till den nya bestämmelse i 23 § 2 mom. som preciserar cabotagetransporter och som gäller villkoren för cabotagetransporter.

27 §. Yrkeskompetenskrav på lastbils- och bussförare. Formuleringen i 1 mom. ändras så att den närmare motsvarar ordalydelsen i direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik (EU) 2022/2561¹⁷. Till momentet fogas enligt följande en hänvisning som gäller det körkort som krävs för ett fordon eller en fordonskombination: ”En fysisk person som vid person- och godstransporter i vägtrafik framför en lastbil eller buss eller en fordonskombination som består av ett sådant fordon och ett släpfordon ska ha yrkeskompetens i vägtrafik, om det för framförandet av fordonet krävs körkort för kategorin C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D eller DE, eller ett körkort som erkänns vara likvärdigt.” Med ett körkort som erkänns vara likvärdigt avses körkort som utfärdats utanför EU-området och som har definierats så att de motsvarar de EU-körkortskategorier som räknas upp ovan.

Genom att körkortskategorierna fogas till 1 mom. förtydligas det att kravet på yrkeskompetens inte gäller situationer där en lätt lastbil som väger högst 4 250 kg får framföras med ett körkort för kategori B (i det första skedet vid tillståndspliktig godstransport) och på motsvarande sätt en fordonskombination som dras av ett sådant fordon med ett körkort för kategori BE, när bestämmelsen i det nya körkortsdirektivet (4 § 6 b-punkten i körkortslagen) börjar tillämpas 2027. Ovannämnda situationer blir möjliga när det har gått minst två år sedan körkortet beviljades.

Den gällande bestämmelsen om yrkeskompetens i den nationella lagen skiljer sig från den skrivning i direktivet där kravet på kompetens fogas till den körkortskategori som krävs för framförande av fordon. Den ändring av körkortslagen som nu föreslås i fråga om framförande av fordon som drivs med alternativa bränslen gör det också möjligt för innehavare av körkort för kategori B att framföra lättare lastbilar (högst 4 250 kg) och för innehavare av körkort för kategori BE att framföra en fordonskombination som drivs av ett sådant fordon. Därför bör den nationella bestämmelsen om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare ändras så att den har

¹⁷ Direktivet (EU) 2022/2561 om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport.

motsvarande form som bestämmelsen i direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik. Formuleringen i 2 mom. förenklas på det sätt som förutsätts i 1 mom. till en form där det inte längre hänvisas till lastbilar och bussar utan endast till den förare som kravet på yrkeskompetens gäller.

36 §. Undervisningspersonal och undervisningsmaterial vid utbildningscentrumen för lastbils- och bussförare. I 3 mom. 1 punkten ändras examensbenämningen från specialyrkesexamen för trafiklärare till specialyrkesexamen i trafikundervisning i enlighet med Utbildningsstyrelsens föreskriftsändring som trädde i kraft den 1 januari 2025. Ändringen är av teknisk natur.

200 §. Skötsel av vissa andra myndigheters uppgifter. Det föreslås att det till 1 mom. fogas en bestämmelse enligt vilken föraren eller någon annan person på begäran av en polis-, tull- eller gränsbevakningsman kan åläggas att under en vägkontroll visa upp de handlingar som avses i momentet. Förslaget anses förbättra övervakarens möjligheter att i tillsynssituationer granska de handlingar som krävs. Syftet med förslaget är att förhindra situationer där t.ex. fraktsedlar inte lämnas ut trots begäran av en polis-, tull- eller gränsbevakningsman.

Utöver de uppgifter som polisen, Tullen och Gränsbevakningsväsendet har enligt EU:s förordning om tillstånd för godstrafik och EU:s förordning om internationell busstrafik har en polis-, tull- och gränsbevakningsman enligt 1 mom. rätt att granska de dokument som krävs för transport enligt denna lag och enligt de EU-förordningar som gäller verksamhet som avses i denna lag, om informationen inte kan fås genom en teknisk anslutning eller på annat sätt elektroniskt. De dokument som avses ovan ska på begäran visas upp för en polis-, tull- eller gränsbevakningsman under vägkontrollen.

255 a §. Hänvisning till påföljdsavgift enligt lagen om vissa befogenheter för konsumentskyddsmyndigheterna. I paragrafen hänvisas till de påföljdsavgifter som påförs för brott mot EU-förordningarna om passagerares rättigheter. Bestämmelser om påföljdsavgifterna finns i lagen om vissa befogenheter för konsumentskyddsmyndigheterna (566/2020). Det föreslås att paragrafens rubrik "Påföljdsavgift" ändras till den mer beskrivande formen *Hänvisning till påföljdsavgift enligt lagen om vissa befogenheter för konsumentskyddsmyndigheterna*.

255 b §. Påföljdsavgift som påförs för brott mot cabotagetransport inom vägtrafik. En ny 255 b § fogas till lagen. Enligt förslaget kan påföljdsavgift påföras trafikidkare som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att iaktta de skyldigheter enligt artikel 8 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik som gäller antalet cabotagetransporter och transporternas maximala längd, avkylningsuppehåll och uppvisande av tydliga bevis eller de villkor för cabotagetransporter som föreskrivs i 23 § 2 mom. På motsvarande sätt kan påföljdsavgift också påföras trafikidkare som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att iaktta villkoren enligt 23 § 3 mom. för cabotagetransport inom busstrafiken eller skyldigheten enligt artikel 19 i EU:s förordning om internationell busstrafik att visa upp färdblad eller tillstånd för linjetrafik eller uppgifter som registrerats i färdskrivare för att säkerställa att trafiken sköts på ett behörigt sätt.

I artikel 8.1–8.6 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik föreskrivs det om allmänna principer för cabotage. Enligt artikel 8.1 ska varje transportföretag (trafikidkare i lagen om transportservice) som bedriver yrkesmässiga godstransporter på väg och som innehar ett gemenskapstillstånd och vars förare, om han är medborgare i tredjeland, innehar ett förartillstånd, ha rätt att utföra cabotagetransporter i enlighet med kapitel III i förordningen. I artikel 8.2 föreskrivs om tre tillåtna cabotagetransporter under en period på sju dagar eller en tillåten cabotagetransport under en tredagarsperiod om fordonet har anlänt tomt och i artikel 8.2a om ett så kallat avkylningsuppehåll på fyra dagar efter en cabotageperiod. Under

avkylningsuppehållet får cabotagetransporter inte utföras i samma medlemsstat. Cabotagetransporter som transportföretaget utför ska anses tillåtna endast om transportföretaget kan uppvisa sådana tydliga bevis för den föregående internationella transport som avses i artikel 8.3–8.4a och för varje därpå följande cabotagetransport som utförts samt för resor som utförts under avkylningsuppehållet, om fordonet har vistats på finskt territorium under de fyra dagar som föregått den internationella transporten.

På motsvarande sätt föreskrivs det i artikel 15 i EU:s förordning om internationell busstrafik om tillåten cabotagetrafik i speciell linjetrafik, tillfällig trafik och linjetrafik. I artikel 2.7 i den förordningen finns också en definition enligt vilken man med cabotagetrafik avser antingen yrkesmässiga, tillfälliga inrikes persontransporter på väg i en värdmedlemsstat, eller när passagerare tas upp eller släpps av i samma medlemsstat i samband med internationell linjetrafik, förutsatt att detta inte är huvudsyftet med denna trafik. I enlighet med artikel 19 förutsätter bedrivande av cabotagetransport inom busstrafiken i samband kontroller under resan och hos företagen förutom gemenskapstillstånd också ett kontrolldokument enligt artikel 12 eller ett tillstånd för linjetrafik som ska förvaras i fordonet och på begäran visas upp för tillsynsmyndigheten. Enligt artikel 19.2 ska transportföretag som bedriver internationell persontransport med buss tillåta kontroller som är avsedda att säkerställa att verksamheten bedrivs korrekt, särskilt i fråga om kör- och vilotider.

Enligt de ovannämnda EU-förordningarna har var och en som bedriver yrkesmässig person- och godstransporter på väg och som har gemenskapstillstånd rätt att bedriva cabotagetrafik. Rätten till cabotagetrafik är en väsentlig del av transportpolitiken på EU:s inre marknad, men såväl EU-regleringen som de nationella bestämmelser som preciserar EU-regleringen och tolkningen av dem ställer också villkor för bedrivande av cabotagetrafik. Förslagen till 23 § 2 och 3 mom. i lagen om transportservice preciserar den inexacta EU-regleringen i fråga om antalet tillåtna lastningar och lossningar som ingår i en cabotagetransport inom godstrafiken samt den maximala längden på tillåten cabotagetransport som inom busstrafiken är avsedd att vara tillfällig och villkoren i anslutning till den.

Den ekonomiska nyttan av att bryta mot cabotagereglerna kan vara betydande. Så kallat olagligt cabotage innebär att ett fordon som tillhör en trafikidkare som är etablerad utomlands utför transporter inom Finland på ett sätt som strider mot cabotagereglerna. Cabotagebrott kan innebära alltför många transporter som inom en stat ingår i en cabotagetransport, alltför långa cabotageperioder för ett fordon eller hemlighållande av bevis som hänför sig till cabotagetransporter. Under en cabotageperiod på sju dagar kan man med ett fordon också begå flera brott mot cabotagetransport, varvid mer än en påföljdsavgift kan påföras.

255 c §. Påföljdsavgift för försummelse att skaffa förartillstånd. Det föreslås att en ny 255 c § fogas till lagen. I paragrafen föreslås det att påföljdsavgift för försummelse att skaffa förartillstånd kan påföras den trafikidkare som uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar skyldigheten att skaffa ett förartillstånd som avses i artikel 3 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik.

Med hjälp av förartillståndet kan man vid övervakningen av godstrafiken kontrollera om förare från tredjeländer står i lagligt anställningsförhållande eller står till den trafikidkares förfogande som ansvarar för transporten. Enligt artikel 3 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik krävs för internationella transporter innehav av ett gemenskapstillstånd och, om föraren är medborgare i ett tredjeland, ett sådant tillstånd i kombination med ett förartillstånd. I enlighet med artikel 5.6 ankommer anskaffningen av förartillstånd på transportföretaget, som ska ställa intyget till förarens förfogande när föraren framför ett fordon i en transport för transportföretaget i fråga. Därtill ska en bestyrkt kopia av förartillståndet, som utfärdats av de behöriga

myndigheterna i den medlemsstat där transportföretaget är etablerat, förvaras i transportföretagets lokaler. Förartillståndet ska visas upp på begäran av en kontrollmyndighet.

Genom en underlåtenhet att skaffa förartillstånd kan ett korrekt iakttagande av arbetsvillkoren kringgå, vilket kan innebära lönedumpning, arbetsrelaterat utnyttjande, social dumpning och i värsta fall människohandel.

255 d § *Påförande och verkställighet av påföljdsavgift samt avgiftens storlek.* Det föreslås att en ny 255 d § fogas till lagen. Paragrafen behövs eftersom det i lagen om transportservice inte finns någon bestämmelse om påförande och verkställighet av påföljdsavgift eller om påföljdsavgiftens storlek.

Enligt 1 mom. påför polisen, Tullen eller Gränsbevakningsväsendet den påföljdsavgift som avses i 255 b och 255 c §. I enlighet med 180 § övervakar polisen, Tullen och Gränsbevakningsväsendet inom sitt uppgiftsområde att lagen om transportservice följs i vägtrafiken. Detta omfattar också övervakning av yrkesmässiga person- och godstransporter på väg. Enligt 200 § har dessutom en polis-, tull- och gränsbevakningsman rätt att granska de dokument som krävs för transport enligt EU:s förordning om tillstånd för godstrafik och EU:s förordning om internationell busstrafik. De påföljdsavgifter som avses i 255 b och 255 c § gäller trafikidkaren, dvs. företaget. Enligt definitionerna i artikel 2 i EU:s förordning om trafikidkare avses med företag en fysisk eller juridisk person, oavsett huruvida verksamheten bedrivs i vinstsyfte, eller en sammanslutning eller grupp av personer som inte är juridiska personer, oavsett huruvida verksamheten bedrivs i vinstsyfte, eller ett offentligt organ, oavsett om detta självt är en juridisk person eller är beroende av en myndighet som är juridisk person, som bedriver persontransporter eller varje fysisk eller juridisk person som i kommersiellt syfte bedriver godstransporter,

I enlighet med 2 mom. uppgår påföljdsavgiften för brott mot cabotagetransport inom vägtrafik till 6 000 euro och påföljdsavgiften för försummelse att skaffa förartillstånd till 3 000 euro. Det primära syftet med påföljdsavgiften är att vara en tillräcklig brottsförebyggande åtgärd. De påföljdsavgifter som avses i 255 b § och 255 c § är noggrant avgränsade, exakta och proportionella (se avsnitt 12.3). Jämförelseländernas motsvarande påföljder har behandlats i avsnitt 5.2.1. Påförande av påföljdsavgift med stöd av 255 b eller 255 c § förutsätter alltid en bedömning av uppsåt eller oaktsamhet i förfarandet. Enligt 3 mom. ska påföljdsavgift inte påföras om förfarandet ska anses vara ringa eller om det med tanke på förfarandets art, förfarandets planmässighet och andra omständigheter är oskäligt att påföra avgift. I sådana fall kan gärningsmannen ges en anmärkning, om det finns anledning till detta.

Påföljdsavgiften för brott mot cabotagereglerna har bedömts vara en effektivare förebyggande sanktion än bötesstraff och stå i rätt proportion till den vinning som överträdelsen medfört. Cabotage inom vägtrafiken har alltid samband med internationell trafik och den inre marknaden, vilket innebär att också sanktioner i jämförelseländerna är väsentliga jämförelseobjekt. På basis av den nytta som överträdelsen medfört och de påföljder som påförs för cabotagebrott i jämförelseländerna har påföljdsavgiftens proportionella storlek i Finland för en förseelse som begåtts under cabotageperioden uppskattats till 6 000 euro. Också påföljdsavgiften för försummelse att skaffa förartillstånd har bedömts vara en effektivare förebyggande sanktion än bötesstraff och stå i rätt proportion till vinningen av förseelsen. På basis av fördelarna med det och påföljderna i jämförelseländerna har den proportionella påföljdsavgiften för försummelse att skaffa förartillstånd uppskattats till 3 000 euro.

Enligt 4 mom. finns bestämmelser om verkställighet av påföljdsavgifter i lagen om verkställighet av böter (672/2002). Dröjsmålsränta tas inte ut på påföljdsavgifter.

262 §. *Olovligt bedrivande av yrkesmässig trafik.* Det föreslås att de punkter som gäller överträdelser av bestämmelserna om cabotage inom vägtrafiken flyttas från paragrafens 1 punkt och överförs till en ny 255 b § som en del av de administrativa betalningspåföljderna. Det föreslås att påföljdsbestämmelsen i 24 § om cabotage på vägtransportsträckor som körs i samband med internationella kombinerade transporter slopas. Hänvisningen till 24 § i påföljdsbestämmelsen bedöms vara obehövlig, eftersom det i 24 § 6 mom. fastställs att de allmänna principerna för cabotagetransport i artikel 8 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik och de villkor för cabotagetransporter i 23 § 2 mom. i den förordningen ska tillämpas på vägtransportsträckor som körs i samband med kombinerade transporter. Därmed hör de cabotagebrott som upptäcks i samband med vägtransportsträckor som körs i samband med kombinerade transporter automatiskt till 255 b §.

Det föreslås att 1 punkten ändras så att det i formuleringen på finska om att bedriva yrkesmässig person- eller godstransport på väg i stället för ordet ”kuljettaminen” (transport) används ordet ”harjoittaminen” (bedrivande) på samma sätt som i paragrafens rubrik och 2–6 punkten. Rättelsen ändrar inte den svenska språkdräkten. För olovligt bedrivande av yrkesmässig trafik kan det fortfarande påföras en påföljd antingen för en fysisk person eller för den ansvarsperson hos den juridiska personen som vid bedrivande av yrkesmässig vägtrafik inte har det tillstånd som krävs för detta. Om det i bakgrunden finns en juridisk person, hör påföljden vanligen till den ansvariga personen och inte till föraren. Även cabotagetransport utan gemenskapstillstånd är olovligt bedrivande av trafik.

7.2 Körkortslagen

4 §. *Körkortskategorier.* Det föreslås att det till 1 mom. fogas två nya underpunkter med bestämmelser om omfattningen av körrätten för kategori B och BE när det har gått två år sedan körkortet för kategorin i fråga beviljades. Till 1 mom. fogas en ny underpunkt 5 b om omfattningen av körrätt för kategori B, och den nuvarande underpunkt b ändras till underpunkt c. Till momentet fogas också en ny underpunkt 6 b om omfattningen av körrätten för kategori BE. En utvidgning av körrätten förutsätter inga åtgärder av föraren, utan ändringen uppdateras automatiskt i registeruppgifterna om körrätten.

Enligt förslaget ska det till definitionen av kategori B fogas fordon som helt eller delvis drivs med alternativa bränslen med en totalvikt som inte överstiger 4 250 kg och som är konstruerade och tillverkade för att ta högst åtta passagerare utöver föraren.

Till definitionen av kategori BE ska det fogas fordonskombinationer som består av en dragbil i kategori B som helt eller delvis drivs med alternativa bränslen med en totalvikt som inte överstiger 4 250 kg och ett släpfordon med en totalvikt som inte överstiger 3 500 kg. I avsnitt 4.1.3 i propositionen finns uppräknat de alternativa bränslen som driver de fordon förslaget gäller. Det är fråga om el, väte, naturgas (inklusive biometan, i gasform (komprimerad naturgas – CNG) och flytande form (flytande naturgas – LNG)), flytgas (LPG) och mekanisk energi från fordonsbaserad lagring eller fordonsbaserade källor, inklusive spillvärme.

Enligt det nya körkortsdirektivet börjar dessa bestämmelser tillämpas i hela unionen den 26 november 2027.

4 a §. *Undantag som gäller körkortskategori vid godstransport.* Till lagen fogas en ny temporär 4 a § som upphävs när de ändringar i 4 § som föreslås i denna proposition träder i kraft. Undantaget ska gälla omfattningen av körrätten för kategori B, när det har gått minst två år sedan körkortet beviljades och ett fordon som drivs med alternativa bränslen används vid godstransporter som utförs med godstrafiktillstånd som beviljats av Transport- och

kommunikationsverket. När undantaget utnyttjas är det inte tillåtet att koppla en släpvagn till fordonet.

Bestämmelsen gör det möjligt att framföra ett sådant fordon som beskrivs i specialmotiveringen till 4 § i förslaget till körkortslag, dock endast för godstransporter på fastlandet.

En utvidgning av körrätten förutsätter inga åtgärder av föraren, utan ändringen uppdateras automatiskt i registeruppgifterna om körrätten. En fordonsspecifik kopia av godstrafiktillståndet ska förvaras i fordonet och kan därmed visas upp vid tillsynssituationer.

7 §. Körrättens omfattning. Till paragrafen fogas ett nytt 2 mom. om omfattningen av körrätterna för kategorierna B och BE och om bundenheten till tidpunkten för beviljandet av körkortet.

I momentet föreskrivs det om omfattningen av körrätterna för kategorierna B och BE i förhållande till undantagen i 4 § 1 mom. underpunkt 5 b och 6 b. som det samtidigt föreskrivs om. Ett sådant fordon i kategori B som avses i 4 § 1 mom. 5 punkten underpunkt b och som helt eller delvis drivs med alternativa bränslen får framföras när det har gått minst två år sedan körkortet första gången beviljades i Finland eller i en annan EU -/EES-stat. På motsvarande sätt får en fordonskombination som hör till kategori BE enligt 4 § 1 mom. 6 punkten underpunkt b köras när körrätten för första gången har beviljats i Finland eller i en annan EU -/EES-stat minst två år tidigare.

Till följd av det tillagda nya 2 mom. ändras numreringen av momenten så att 2–6 mom. blir 3–7 mom.

9 §. Att ansöka om körkortstillstånd. I 2 mom. föreslås en lagteknisk ändring. Hänvisningen i 2 mom. till 7 § 4 mom. ändras till en hänvisning till 7 § 5 mom. på grund av ändringen av numreringen.

16 §. Villkor och begränsningar i körkort. I 1 mom. föreslås en lagteknisk ändring. Hänvisningen i 1 mom. 2 punkten till 7 § 6 mom. ändras till en hänvisning till 7 § 7 mom. på grund av ändringen av numreringen.

53 §. Hur förarexamen är uppbyggd och hur den genomförs. I 1 mom. föreslås en lagteknisk ändring. Hänvisningen i 1 mom. till 7 § 4 mom. ändras till en hänvisning till 7 § 5 mom. på grund av ändringen av numreringen.

57 §. Körkort och förarbevis för moped utfärdade på Åland. I 2 mom. föreslås en lagteknisk ändring. Hänvisningen till de uppgifter som avses i 7 § 2 mom. 1 punkten ändras till en hänvisning till 7 § 3 mom. 1 punkten. Dessutom stryks den felaktiga och obehövliga hänvisningen till uppgifter i 6 § 2 mom. 2 a-punkten, eftersom betydelsen av hänvisningen förblivit oklar.

7.3 Lag om förarexamensverksamhet

2 §. Definitioner. Det föreslås att definitionen av förarprovare i 1 mom. 4 punkten ändras. I definitionen föreslås det att hänvisningen till mottagande av muntliga teoriprov stryks, varvid den nya formuleringen föreslås lyda enligt följande: *förarprovare* den som tar emot körprov för förarexamen.

Ändringen gör det möjligt att på ett mer ändamålsenligt sätt än för närvarande rikta arbetstiden för de arbetstagare som är behöriga till just de uppgifter för vilka det föreskrivs om

behörighetsvillkoren för yrket. I fortsättningen ska också någon annan arbetstagare kunna ta emot det muntliga teoriprovet, och för uppgiften ska Transport- och kommunikationsverket fastställa utbildningen i ett serviceavtal mellan verket och tjänsteproducenten.

7 c §. *Yrkeskunskap hos förarprövare.* I den första meningen i 1 mom. stryks hänvisningen till mottagande av muntliga teoriprov.

I 2 mom. 3 punkten stryks kravet på trafiklärtillstånd som varit i kraft i minst två år. Det gällande trafiklärtillståndet uppfyller kravet i 3 punkten.

7 d § *Grundläggande utbildning för förarprövare.* I 1 mom. stryks kravet på grundutbildning för förarprövare om avläggande av specialyrkesexamen för trafiklärare. Som krav kvarstår avläggandet av den del i specialyrkesexamen som omfattar studier för förarprövare för förarexamen. I momentet ändras dessutom examensbenämningen från specialyrkesexamen för trafiklärare till specialyrkesexamen i trafikundervisning med beaktande av Utbildningsstyrelsens ändrade föreskrift som trädde i kraft den 1 januari 2025.

7 i §. *Praktik i ett företag som bedriver förarexamensverksamhet.* I 1 mom. ändras examensbenämningen från specialyrkesexamen för trafiklärare till specialyrkesexamen i trafikundervisning i enlighet med Utbildningsstyrelsens ändrade föreskrift som trädde i kraft den 1 januari 2025. Ändringen är av teknisk natur.

7.4 Lagen om verkställighet av böter

Bestämmelser om verkställighet av påföljdsavgifter finns i lagen om verkställighet av böter (672/2002). På grund av de påföljdsavgifter för brott mot cabotage och försummelse att skaffa förtillstånd som föreslås i 255 b och 255 c § i lagen om transportservice bör 1 § 2 mom. 23 punkten i lagen om verkställighet av böter ändras.

För närvarande omfattar tillämpningsområdet för lagen om verkställighet av böter endast sådana avgifter för trafikförseelse som påförs med stöd av 268 § i lagen om transportservice. Det föreslås att 2 mom. 23 punkten ändras så att inte bara den avgift för trafikförseelse som avses i 268 § i lagen om transportservice utan också den påföljdsavgift som avses i 255 b och 255 c § i den lagen i fortsättningen omfattas av lagens tillämpningsområde.

8 Bestämmelser på lägre nivå än lag

Utifrån förslagen i propositionen föreslås det att statsrådets förordning om utfärdande av färdskrivarkort och undantag vid användning av färdskrivare (507/2018) ändras. Utifrån de lagändringar i körkortslagen som ingår i propositionen föreslås det att statsrådets förordning om körkort (423/2011) ändras.

9 Ikraftträdande

Det föreslås att lagarna träder i kraft den 1 maj 2026. Körkortslagens 4 § 1 mom. 5 och 6 punkten, 7 § 2 mom., 9 § 2 mom., 16 § 1 mom. och 53 § 1 mom. och 57 § 2 mom. träder dock i kraft först den 26 november 2027, och lagens 4 a § är i kraft till och med den 25 november 2027.

10 Verkställighet och uppföljning

Polisen, Tullen och Gränsbevakningen övervakar inom sitt verksamhetsområde att reglerna om cabotage inom vägtrafiken följs. Cabotage inom vägtrafiken har också ett väsentligt samband med tillsynen över de utstationerade förarnas arbetsvillkor, där tillsynen utövas av arbetarskyddsmyndigheten. Transport- och kommunikationsverket är allmän tillsynsmyndighet när det gäller lagen om transportservice samt bestämmelser som utfärdats och föreskrifter och beslut som meddelats med stöd av den, om inte något annat föreskrivs i den lagen.

Artikel 9.2 j och 9.2 k i det nya körkortsdirektivet, som gäller kör rätt för kategorierna B och BE vid framförande av fordon som drivs med alternativa bränslen, ska sättas i kraft nationellt inom två år från det att direktivet antagits.

Kommunikationsministeriet följer tillsammans med Transport- och kommunikationsverket konsekvenserna av de ändringar som görs i kraven på förarprövare i förhållande till lagens syften och de uppskattade trafiksäkerhetseffekterna.

11 Förhållande till andra propositioner

Avsikten är att samtidigt med denna proposition lämna en regeringsproposition om taxibilar till riksdagen med förslag till lag om ändring av lagen om transportservice och till lagar som har samband med den. Också i den propositionen föreslås det att 1 § 2 mom. 23 punkten i lagen om verkställighet av böter ändras. Propositionerna ska vid behov samordnas i riksdagen.

Förslagen till ändring av körkortslagen har samband med det lagstiftningsprojekt som ministeriet inlett för att genomföra det nya körkortsdirektivet och EU:s regler om körförbud den 9 december 2025.¹⁸ Tidsfristen för det nationella genomförandet av de ändringar som utvidgar körrätten för kategorierna B och BE är den 26 november 2027. Såsom beskrivs i propositionens avsnitt De viktigaste förslagen (3.3) har ministeriet vid beredningen ansett det motiverat att samtidigt föreslå både en temporär undantagsbestämmelse för kategori B och författningsändringar som genomför undantagen i det nya körkortsdirektivet. Övriga bestämmelser i artikel 9 som utvidgar körrätten ska beredas och riktlinjer dras upp i projektet för genomförandet.

Till riksdagen har lämnats regeringens proposition med förslag till lag om ändring av körkortslagen (RP 11/2026) där det föreslås ändringar i 53 §. Också i denna proposition föreslås ändringar i den paragrafen. Ändringarna avses träda i kraft under sommaren 2026.

Propositionen har inte till övriga delar samband med andra propositioner.

¹⁸ Författningsprojekt [LVM051:99/2025](#) – Regeringens proposition om genomförande av det nya körkortsdirektivet och EU:s regler om körförbud

12 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

12.1 Rätten till liv

I grundlagens 7 § 1 mom. finns bestämmelser om rätten till liv och bestämmelser om personlig frihet, integritet och trygghet.

Enligt lagförslag 2 har körrättsinnehavaren, när det har gått minst två år sedan körrätten för kategori B eller BE beviljades, rätt att framföra ett tyngre fordon som drivs med alternativa bränslen. Förslaget till en temporär bestämmelse (4 a §) utnyttjar det nationella handlingsutrymme som körkortsdirektivet ger medlemsstaterna, eftersom direktivet inte förpliktar medlemsstaterna att införa ett undantag enligt artikel 6.4. Tillämpningen av den temporära bestämmelsen ska upphöra när undantagen enligt artikel 9.2 j och 9.2 k i det nya körkortsdirektivet börjar tillämpas den 26 november 2027. Däremot baserar sig de bestämmelser i lagförslaget genom vilka undantagen i det nya körkortsdirektivet genomförs (4 § 1 mom. 5 b och 6 b punkten) på sådana bestämmelser i direktivet som är förpliktande för medlemsstaterna och som inte lämnar något nationellt handlingsutrymme. Lagförslaget bedöms inte begränsa rättigheterna enligt 7 § 1 mom. i grundlagen, eftersom konsekvenserna för trafiksäkerheten bedöms vara små.

Att två år efter det att körrätten beviljats tillåta framförande av tyngre fordon som väger högst 4 250 kg minskar förslaget negativa konsekvenser för trafiksäkerheten. I nuläget får den som har avlagt körkort för kategori B framföra en bil som väger högst 3 500 kg också med en släpvagn, vilket innebär att viktökningen inte är betydande. Ett fordon med större vikt kan i princip försämra säkerheten för andra trafikanter, eftersom fordonets kollisionskraft vid en sammanstötning är större till följd av vikten. En utvidgning av körrätten till fordon med större massa om två år tryggar rätten till personlig säkerhet för alla som rör sig i trafiken och skyddar rätten till liv för alla. Tryggandet baserar sig på att föraren redan har hunnit få körerfarenhet. Då har de två första åren med körrätt gått, de år under vilka den nya föraren löper en ökad risk för trafikolycka.

Den inverkan som fordonets större vikt har på trafiksäkerheten uppvägs i betydande grad av att de fordon och bilmodeller som omfattas av undantaget är nya. De eldrivna lastbilsmodeller som kommer ut på marknaden är nya och i och med EU:s allmänna säkerhetsförordning, i synnerhet från och med juli 2024, ska dessa nya modeller ha elektroniska säkerhetssystem som bistår föraren. Denna utveckling minskar väsentligt risken för olyckor och farliga situationer till följd av fel som föraren gör och uppväger således i hög grad risken i samband med en större vikt.

Förslaget främjar användningen av fordon som drivs med alternativa bränslen och på så sätt ersätts en del av fordonen med förbränningsmotor med utsläppssnåla bilar. Övergången till alternativa drivkrafter minskar utsläppen från trafiken och förbättrar till exempel luftkvaliteten, vilket i sin tur främjar rätten till säkerhet enligt grundlagen, eftersom en renare och hälsosammare livsmiljö ger säkerhet. Ju mer fossilfria alternativa bränslen, såsom el, biogas och väte, ersätter bensin och diesel som bränsle i bilar, desto större blir effekten.

De föreslagna utvidgningarna av körrätterna för kategorierna B och BE är exakta och noggrant avgränsade metoder för att minska utsläppen från trafiken. Förslagen anses inte vara problematiska med avseende på grundlagen.

12.2 Näringsfrihet

12.2.1 Cabotage inom vägtrafiken

I 23 § 2 och 3 mom. i lagförslag 1 ingår sådana preciserande bestämmelser om tillåtet cabotage i samband med bedrivande av person- och godstransporter på väg som hänför sig till 18 § 1 och 2 mom. i grundlagen. Enligt 18 § 1 och 2 mom. i grundlagen har var och en rätt att skaffa sig sin försörjning genom arbete, yrke eller näring som han eller hon valt fritt. Dessutom ska det allmänna främja sysselsättningen och verka för att alla tillförsäkras rätt till arbete. Näringsfriheten tryggs också i artikel 16 i EU:s stadga om de grundläggande rättigheterna.

Cabotage inom vägtrafiken baserar sig på direkt tillämpliga EU-förordningar. De fyra friheter som är väsentliga med tanke på EU:s inre marknad innebär fri rörlighet för varor, tjänster, människor och kapital inom EU. Alla trafikidkare som är etablerade i ett EES-land ska garanteras lika rättigheter att bedriva cabotage inom vägtrafiken i en annan EES-stat. Rätten till cabotage är en väsentlig del av transportpolitiken på EU:s inre marknad. Rätten har dock förenats med vissa villkor i EU-förordningarna om person- och godstrafik, dvs. EU:s förordning om tillstånd för godstrafik och EU:s förordning om internationell busstrafik.

Enligt EU-domstolens etablerade rättspraxis är det inte tillåtet att utfärda nationella bestämmelser inom en förordnings tillämpningsområde, om inte förordningen explicit förpliktar eller bemyndigar till nationell reglering eller andra beslut (dom 10.10.1973, Variola, 34/73; dom 2.2.1977, Amsterdam Bulb, 50/76). Enligt grundlagsutskottet är det viktigt att det, i den mån som EU-lagstiftningen kräver reglering på det nationella planet eller möjliggör sådan, tas hänsyn till de krav som de grundläggande fri- och rättigheterna och de mänskliga rättigheterna ställer när det nationella handlingsutrymmet utnyttjas (GrUU 25/2005 rd). Utskottet har därför framhållit att det i en proposition särskilt i fråga om bestämmelser som är av betydelse med hänsyn till de grundläggande fri- och rättigheterna finns anledning att tydligt klargöra ramarna för det nationella handlingsutrymmet (GrUU 1/2018 rd, GrUU 26/2017 rd, GrUU 2/2017 rd och GrUU 44/2016 rd). Utskottet har också i fråga om EU-förordningens genomförandeåtgärder konstaterat att det är fråga om en Eu-rättsakt som till alla delar är förpliktande och som tillämpas i oförändrad form i alla medlemsstater. I EUD:s etablerade rättspraxis har unionslagstiftningen företräd framför nationell rätt i överensstämmelse med de förutsättningar som lagts fast i denna rättspraxis. (GrUU 14/2018 rd, GrUU 51/2014 rd).

I Finland har man tidigare tillämpat nationell reglering som preciserar cabotage inom vägtrafiken och som 2009 sattes i kraft i lagen om kommersiell godstransport på väg (599/2009; RP 32/2009 rd och den kompletterande RP 83/2009 rd). Lagens 6 a § om cabotage ändrades senare år 2013 genom lag 262/2013 (RP 193/2012 rd). De nationella preciserande bestämmelserna upphävdes slutligen genom lag 565/2016 (RP 143/2015 rd). Kommunikationsutskottet ansåg i sitt betänkande 2009 (KoUB 11/2009 rd) att det är viktigt att det finns en tillräckligt enkel och exakt modell för att definiera de tre cabotagetransporterna inom Finland. Det bör noteras att de nationella bestämmelserna då innebar begränsningar i rätten att bedriva cabotagetransporter inom godstrafiken. Regleringen var mer långtgående än den nu föreslagna regleringen, vars syfte i praktiken är att precisera i vilken omfattning lastningar och lossningar kan ingå i de tre tillåtna cabotagetransporter som redan regleras i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik. Regeringen ansåg inte 2009 att propositionen var problematisk med tanke på grundlagen, och propositionen bedömdes inte av grundlagsutskottet. Man beslöt dock senare att upphäva de nationella kompletterande bestämmelserna, eftersom kommissionen 2015 uppmanade Finland och Danmark att stryka bestämmelserna om cabotage inom godstrafiken, eftersom det ansågs att de åtminstone delvis skärpte EU-regleringen (se avsnitt 3.1.1). Kommunikationsutskottet förutsatte i sitt betänkande om upphävande av

bestämmelserna (KoUB 17/2016 rd, s. 4) att lagändringens praktiska konsekvenser och ändringsbehov bedöms på ett heltäckande sätt. Utskottet ansåg det då klart att kravet på tillfällig cabotagetransport i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik inte kan innebära något annat än att verksamheten i fråga inte kan vara kontinuerlig. Utskottet ansåg det viktigt att bestämmelserna i förordningen tillämpas jämnt utifrån denna centrala utgångspunkt i förordningen. Utskottet önskade också att tillfälligheten i fortsättningen kunde definieras närmare på EU-nivå.

Den nuvarande EU-författningsgrunden för cabotage inom vägtrafiken har lett till en situation där tillsynsmyndigheterna i praktiken har verkligt svårt att övervaka efterlevnaden av bestämmelserna, och tillämpningspraxis är inte heller klar för transportföretagen (se avsnitt 3.2). Sålunda föreslås det i 23 § i lagen om transportservice nationella bestämmelser som preciserar cabotagetransport enligt artiklarna 2.6 och 8 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik och artiklarna 15 b och 2.7 i EU:s förordning om internationell busstrafik. Kompletterande nationell reglering anses vara nödvändig, eftersom det utifrån dessa artiklar i förordningen om tillstånd för godstrafik inte är klart om cabotagetransporten kan omfatta flera lastningsplatser och flera lossningsplatser. Förordningen om internationell busstrafik är åter oklar i fråga om vad som avses med att de tillåtna tjänsterna är tillfälliga när det gäller tjänsternas längd eller antal tjänster. I 23 § 2 mom. i lagen om transportservice föreslås därför en precisering av att en av tre tillåtna cabotagetransporter inom godstrafiken får omfatta antingen 1) en plats där godset lastas och en plats där godset lossas, 2) flera platser där godset lastas och en plats där godset lossas, om lossningen sker hos den slutliga mottagare av lasten som antecknats i fraktsedeln eller 3) en plats där godset lastas och flera platser där godset lossas, om lastningen görs av den ursprungliga avsändare som antecknats i fraktsedeln. I 3 mom. föreslås dessutom en precisering av att cabotagetransport i samband med internationell trafik får bedrivas med buss under högst sju på varandra följande dagar utan avbrott, under en tidsperiod av 30 dagar. Förordningarna ger dock egentligen inte medlemsstaterna någon rätt att vidta nationella genomförandeåtgärder som preciserar cabotagetransporten. Trots detta har flera medlemsstater nationellt preciserat den oklara EU-regleringen på motsvarande sätt som nu föreslås, vilket EUD har konstaterat vara förenligt med proportionalitetsprincipen.

Det nationella handlingsutrymme som förordningarna ger har bedömts särskilt utifrån två av EUD:s avgöranden (C-541/16 och C-482/23). Även om EU-förordningarna i regel är direkt tillämplig rätt, är EUD:s avgöranden bindande i enlighet med EU-rättens principer. Motsvarande förhandsavgöranden av EUD om tillämpningen av nationella åtgärder har gjorts bl.a. i mål C-316/10 som gäller vägtransport av tamsvin- samt skyldighet att lämna uppgifter om den ekonomiska situationen för leverantörer av onlinebaserade förmedlingstjänster i mål C-663/22.

EUD har den 12 april 2018 som förhandsavgörande i mål C-541/16 beslutat att den nationella preciseringen av bestämmelserna om cabotage i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik på det sätt som nu föreslås är proportionerlig och förenlig med proportionalitetsprincipen. Den talan som väckts av kommissionen mot Danmark avsåg fördragsbrott enligt artikel 258 i EUF-fördraget. Kommissionen har i sin talan gjort gällande att begreppet cabotagetransport i den mening som avses i artiklarna 2.6 och 8 i förordningen ska tolkas så att en och samma cabotagetransport kan omfatta flera platser där godset lastas, flera platser där godset lossas eller flera platser där godset lastas och där godset lossas. I målet ifrågasatte Danmark kommissionens tolkning av begreppet cabotagetransport. Enligt Danmark föreskrivs det i artikel 8.2 i EU-förordningen endast att högst tre cabotagetransporter får utföras med samma fordon, men i artikeln anges inte det antal platser där godset lastas eller lossas som kan ingå i samma cabotagetransport. Enligt EUD är det klart att medlemsstaterna får anta verkställighetsåtgärder till en förordning så länge åtgärderna inte hindrar förordningens direkta tillämplighet, inte döljer

dess unionsrättsliga karaktär och klargör att de utnyttjar det utrymme för skönsmässig bedömning som de förfogar över enligt den nämnda förordningen, samtidigt som de håller sig inom gränserna för förordningens bestämmelser. Enligt EUD är inte bara ordalydelsen i artikel 8.2 i förordningen utan också ordalydelsen i artikel 2.6 om definitionen av cabotagetransport allmän eller inexakt. Inexaktheten i bestämmelserna om cabotage i förordningen stöds av att begreppet cabotagetransport tolkas på olika sätt i olika medlemsstater. Även om artikel 2.6 och artikel 8 i förordningen inte uttryckligen tillåter medlemsstaterna att vidta nationella genomförandeåtgärder i fråga om cabotagetransporter, får medlemsstaterna enligt EUD anta nationella tillämpningsföreskrifter som gäller förordningen, även om den inte uttryckligen ger behörighet för detta.

På motsvarande sätt har EUD den 16 oktober 2025 som förhandsavgörande i mål C-482/23 beslutat att den nationella preciseringen av bestämmelserna om cabotage inom busstrafiken på det sätt som nu föreslås är proportionerlig och förenlig med proportionalitetsprincipen. Kommissionen har genom sin talan yrkat att EUD ska fastställa att Danmark har underlåtit att uppfylla sina skyldigheter enligt artikel 15 b i EU:s förordning om internationell busstrafik genom att inte tillåta cabotagetrafik med buss i samband med tillfällig trafik, utom under högst sju på varandra följande dagar under samma kalendermånad. Definitionen av cabotagetransport finns i artikel 2.7. Kommissionen anförde också i sin talan att förordningen inte uttryckligen ger medlemsstaterna rätt att anta tillämpningsföreskrifter för cabotagetransporter. I målet bestred Danmark kommissionens påstående att den maximala längden för cabotagetrafiken skulle begränsas till sju på varandra följande dagar under samma kalendermånad. Enligt EUD får medlemsstaterna, till den del verkställigheten av vissa av en förordnings bestämmelser förutsätter det, anta tillämpningsföreskrifter till en förordning så länge de inte hindrar förordningens direkta tillämplighet, inte döljer dess unionsrättsliga karaktär och klargör att de utnyttjar det utrymme för skönsmässig bedömning som de förfogar över enligt den nämnda förordningen, samtidigt som de håller sig inom gränserna för förordningens bestämmelser. Enligt EUD:s beslut går den cabotageperiod på högst sju dagar som tillämpas i Danmark inte utöver det som är nödvändigt för att uppnå målen för EU:s förordning om internationell busstrafik och säkerställa att transportverksamheten är tillfällig.

Den modell för beräkning av maximiantalet lastningar och lossningar av gods som föreslås i 23 § 2 mom. i lagen om transportservice motsvarar de danska och svenska modellerna. I Danmark tillämpas beräkningsmodellen i enlighet med vägtrafikmyndighetens tillämpningsanvisning. I Sverige finns en motsvarande beräkningsmodell i förordningen om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (1998:786). Den beräkning av den maximala längden på cabotage inom busstrafiken som föreslås i 23 § 3 mom. i lagen om transportservice motsvarar i huvudsak den danska modellen. Den enda skillnaden är att den maximala längden på sju på varandra följande dagar i den nu föreslagna modellen alltid ska beräknas under en period av 30 dagar i stället för en kalendermånad. Cabotagetransport inom busstrafiken får bedrivas i Danmark högst sju dagar i följd per kalendermånad på basis av myndighetens tillämpningsanvisning, som finns på den danska vägtrafikmyndighetens webbplats. För cabotagetransport inom busstrafiken krävs dessutom ett tillstånd som beviljats av den danska vägtrafikmyndigheten och som inte krävs i Finland.

Det bör också noteras att kommissionen nu har instruerat medlemsstaterna att de kan vidta nationella verkställighetsåtgärder som preciserar cabotagetransporten. Enligt kommissionen kan medlemsstaterna till exempel begränsa antalet platser där godset lastas och/eller lossas inom cabotagetransporten (se avsnitt 2.1 och s. 7, där det finns en länk till kommissionens riktlinjer). Kommissionens anvisningar är inte juridiskt bindande, men tills vidare har den EU-lagstiftning som upplevts som inexakt inte ändrats.

På de grunder som nämns ovan anses det möjligt med preciserande bestämmelser av EU-definitionerna av cabotagetransport i 23 § i lagen om transportservice. I lagen används det nationella handlingsutrymme som EUD anser vara proportionerligt när det gäller att utfärda preciserande bestämmelser. Syftet med förslagen är inte att begränsa rätten att bedriva cabotage inom vägtrafiken. Syftet med lagförslagen är att förbättra efterlevnaden av och tillsynen över inexakta EU-förordningar. Trots detta, eftersom det är fråga om bestämmelser som preciserar definitionerna av tillåten cabotagetransport, är förslagen av betydelse med tanke på näringsfriheten och de ska bedömas med avseende på de allmänna förutsättningarna för begränsningar av de grundläggande fri- och rättigheterna.

I lagen ska det för det första exakt föreskrivas hur många platser där gods lastas eller lossas som en cabotagetransport får omfatta och vilket det maximala antalet dagar är för cabotagetransport inom busstrafiken. I lagen ska det också hänvisas till direkt tillämplig EU-reglering som ska tillämpas tillsammans med nationella bestämmelser. Detta kan anses uppfylla kraven på att bestämmelserna ska utfärdas genom lag och på att bestämmelserna ska vara exakta och noggrant avgränsade. Regleringen har också ett godtagbart mål med tanke på systemet för de grundläggande fri- och rättigheterna som helhet, eftersom syftet med den är att förbättra efterlevnaden av EU-regleringen om cabotage. Såsom EUD har konstaterat i sina beslut innehåller ingen av dessa bestämmelser någon exakt definition av de tillåtna transporttjänsternas tillfälliga karaktär när det gäller varaktighet eller antal. Regleringen är mer förutsägbar för det första för transportföretag som kan planera sin verksamhet och beräkna den tillåtna mängden cabotagetransport. Dessutom möjliggör de föreslagna bestämmelserna myndighetstillsyn, som på grund av de inexakta bestämmelserna har upplevts som mycket utmanande. Regleringen kan också anses uppfylla kravet på proportionalitet, eftersom de föreslagna bestämmelserna i praktiken inte begränsar trafikidkarnas rätt att bedriva cabotage i Finland. Den preciserande regleringen i fråga går inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå syftet med förordningarna, och den preciserande regleringen hindrar inte tillhandahållandet av tillfälliga tjänster, utan strävar efter att förtydliga begreppet tillfälligt cabotage.

De bestämmelser som föreslås i lagen om transportservice och som preciserar cabotage anses inte vara problematiska med tanke på grundlagen.

12.2.2 Förarprövare

Syftet med den föreslagna bestämmelsen i lagförslag 3 är att stärka vars och ens rätt att genom arbete, yrke eller näring skaffa sig sin försörjning. Bestämmelsen gäller också rätten att utnämnas till en offentlig tjänst. Dessutom fastställs där principen om fritt företagande, när yrke och näring uttryckligen nämns som ett medel för att skaffa utkomst. En grundprincip är individens egen aktivitet för att skaffa sig utkomst. Rätten att fritt välja sitt arbete är också kopplad till jämlikhet och diskrimineringsförbud samt till de allmänna utnämningsgrunderna.

Den rätt som föreskrivs i momentet begränsas naturligtvis av vissa faktiska omständigheter. Friheten att ingå ett arbetsavtal eller bli utnämnd till en tjänst begränsas av tillgången på arbetsplatser, den utbildning, erfarenhet och yrkesskicklighet som krävs för arbetet samt behörighetskraven för offentliga tjänster. Yrkesutövarnas och näringsidkarnas valmöjligheter begränsas av deras förmåga att sälja sina produkter och tjänster så att de kan försörja sig.

Bilaga IV till körkortsdirektivet innehåller minimikrav på personer som förrättar körprov. Medlemsstaterna fastställer nationellt vilken utbildning eller kombination av utbildningar som uppfyller de krav på förarprövarens grundläggande utbildning som ingår i körkortsdirektivet. Bilaga II till direktivet fastställer minimikrav för förarprov och provens obligatoriska innehåll och påverkar därmed indirekt kraven på förarprövarens yrke. Handlingsutrymmet i direktivet

har utnyttjats nationellt och regleringen av yrket överskrider delvis de minimikrav som direktivet ställer. Genom de föreslagna författningsändringarna om förarprövare tryggas näringsfriheten. Lindringen av de föreskrivna kraven för uppgiften underlättar tillträdet till yrket. Lindringen av utbildningskravet tillsammans med slopandet av kravet på att trafiklärtillståndet varit i kraft i två år har en positiv inverkan på den i grundlagen tryggade rätten att idka näring.

Det ändringsförslag enligt vilket mottagande av muntliga teoriprov ska strykas ur de uppgifter som föreskrivs för förarprövare har en positiv inverkan på näringsfriheten. Kravet på myndighetstillstånd för att utöva ett arbete, ett yrke eller en näring innebär en begränsning av den näringsfrihet som tryggas i 18 § 1 mom. i grundlagen. Genom ändringen slopas tillståndsplikten delvis och noggrant avgränsat. Det är motiverat att slopa denna arbetsuppgift, eftersom mottagandet av ett muntligt teoriprov inte förutsätter sådant kunnande som man har försökt säkerställa genom de krav som ställs på förarprövare.

De ändringar som föreslås i lagen om förarexamensverksamhet anses inte vara problematiska med tanke på grundlagen.

12.3 Administrativa påföljdsavgifter

I det första lagförslaget ingår i 255 b och 255 c § nya påföljdsavgifter för cabotageförseelser inom vägtrafiken och vid försummelse att skaffa förartillstånd. I enlighet med artikel 13.2 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik och artikel 23.2 i EU:s förordning om internationell busstrafik ska de behöriga myndigheterna i värdmedlemsstaten, utan att det påverkar ett eventuellt åtalsförfarande, ha rätt att ålägga sanktioner mot ett utlandsetablerat transportföretag som har gjort sig skyldigt till överträdelse av gemenskapens vägtransportlagstiftning inom dess territorium vid utförande av cabotagetransport. Dessa sanktioner ska åläggas utan diskriminering och kan bland annat utgöras av en varning eller, vid en allvarlig överträdelse, ett tidsbegränsat förbud att bedriva cabotagetrafik på den värdmedlemsstats territorium inom vilken överträdelsen begicks. I enlighet med artikel 16 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik och artikel 27 i EU:s förordning om internationell busstrafik ska medlemsstaterna besluta om sanktioner vid överträdelser av bestämmelserna i denna förordning och vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att de genomförs. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande.

Förordningarnas bestämmelser om sanktioner kan närmast tolkas som allmänna klausuler som överlåter åt medlemsstaterna att fastställa påföljder på nationell nivå. Förordningarna förutsätter att det föreskrivs om sanktionerna, men låter till övriga delar, såsom i fråga om sanktionernas art och omfattning och de gärningar som ska sanktioneras, medlemsstaterna själva bestämma om påföljderna, förutsatt att de allmänna kraven på genomförande av unionsrätten, vilka grundar sig på principen om lojalt samarbete, uppfylls (likvärdighets- och effektivitetsprincipen samt proportionalitetsprincipen (mål C-382/09, punkterna 44 och 45)). Medlemsstaterna har prövningsrätt när det gäller att inom ramen för det nationella rättssystemet bedöma vilka skyldigheter i en rättsakt som ska förenas med påföljder, vilka påföljder som är befogade och hur stora eventuella påföljdsavgifter ska vara. När en EU-rättsakt inte uttryckligen förutsätter ekonomiska påföljder, är det möjligt att nationellt föreskriva också om andra administrativa påföljder, såsom anmärkning, åläggande att rätta verksamheten, förbud mot verksamheten eller vite, om detta nationellt anses vara en tillräcklig påföljd för förseelsen i fråga. Den nu föreslagna påföljdsregleringen baserar sig i huvudsak på ett nationellt behov, eftersom förordningarna inte förutsätter bestämmelser om påföljder uttryckligen för brott mot de artiklar till vilka det nu föreslås att påföljdsbestämmelser fogas, och förordningarna inte uttryckligen förutsätter bestämmelser om ekonomiska påföljder. Dessutom, till den del som hotet om påföljdsavgift i

255 b § i lagförslag 1 föreslås hänföra sig till brott mot de föreslagna bestämmelserna i 23 § i samma lag, är regleringen rent nationell.

Bestämmelser om påförande och verkställighet av påföljdsavgift samt avgiftens storlek finns i 255 d §. Polisen, Tullen och Gränsbevakningsväsendet ska påföra påföljdsavgifterna. Den första fasen vid ändringssökandet består då av en begäran om omprövning hos den myndighet som har påfört avgiften. Ett beslut som har meddelats med anledning av begäran om omprövning får överklagas hos förvaltningsdomstolen. Avgiften verkställs i enlighet med bestämmelserna om verkställighet av böter. Den påföljdsavgift som den behöriga myndigheten påför föreslås beroende på förseelsen vara 3 000 euro eller 6 000 euro. Påföljdsavgift ska inte påföras om förfarandet ska anses vara ringa eller om det med tanke på förfarandets art, förfarandets planmässighet och andra omständigheter är oskäligt att påföra avgift. I sådana fall kan gärningsmannen ges en anmärkning, om det finns anledning till detta.

Om administrativa sanktioner överlag är tillåtna ska bedömas förutom utifrån en bedömning som lämpar sig för sanktionerna också på samma sätt som en begränsning av de grundläggande fri- och rättigheterna i allmänhet. De grundlagsenliga garantierna för en god förvaltning och en rättvis rättegång blir också tillämpliga. Eftersom de administrativa påföljder som föreslås jämföras med förmögenhetsstraff har de en omedelbar koppling också till den grundläggande rättigheten till egendomsskydd enligt 15 § i grundlagen. Därför krävs det att en administrativ påföljd är reglerad i lag samt exakt och noga avgränsad, godtagbar och förenlig med proportionalitetsprincipen. Påföljdsbestämmelserna ska analyseras i synnerhet med tanke på bestämmelserna om rättsskydd i fråga om de grundläggande fri- och rättigheterna enligt 21 § i grundlagen. I de bestämmelser om påföljdsavgift som nu föreslås har grundlagsutskottets utlåtandepraxis i fråga om administrativa sanktioner beaktats. De avgifter av samma typ som administrativa betalningspåföljder som nu föreslås har inte med avseende på 81 § i grundlagen varken ansetts vara skatter eller avgifter, utan administrativa påföljder av sanktionskaraktär för en lagstridig gärning. Grundlagsutskottet har i sak likställt en ekonomisk påföljd av straffkaraktär med en straffrättslig påföljd (se t.ex. GrUU 9/2018 rd, GrUU 2/2017 rd, s. 4 och 5, GrUU 14/2013 rd och GrUU 17/2012 rd).

De allmänna grunderna för administrativa påföljder ska enligt grundlagsutskottets utlåtandepraxis anges i lag på det sätt som avses i 2 § 3 mom. i grundlagen, eftersom det innebär utövning av offentlig makt att ålägga en sådan påföljd. Av dessa orsaker ska lagen innehålla exakta och tydliga bestämmelser om grunderna för betalningsskyldigheten, betalningens storlek och den betalningsskyldigas rättsskydd samt om grunderna för lagens verkställighet (se t.ex. GrUU 9/2018 rd, GrUU 17/2012 rd, GrUU 9/2012 rd, s. 2/I, GrUU 57/2010 rd). Enligt grundlagsutskottet gäller villkoren för bestämmelser om blankokriminaliseringar, dvs. bestämmelser om blankostraff, som utvecklats i samband med den straffrättsliga lagstiftningen också administrativa påföljdsavgifter (GrUB 25/1994 rd, s. 8/II). Grundlagsutskottet har ofta fäst uppmärksamhet i synnerhet vid att bestämmelserna om administrativa påföljder ska vara proportionerliga, dvs. förenliga med proportionalitetsprincipen (GrUU 15/2014 rd och GrUU 17/2012 rd och de utlåtanden som nämns i dem). Proportionaliteten har i allmänhet varit förenad med frågan om påföljder vid ringa försummelser (GrUU 58/2010 rd), en gradering av påföljderna utifrån hur allvarlig förseelsen är (GrUU 11/2009) och avstående från påföljdsavgift (GrUU 12/2019, s. 7). Utskottet anser att det också med tanke på proportionaliteten är motiverat att det i bestämmelserna om påföljdsavgifter uttryckligen framgår att påförande av påföljdsavgifter är beroende av prövning. Utskottet har också i sin praxis förutsatt att myndighetens prövning vid beslut om att inte påföra påföljdsavgift ska vara bunden till prövning, det vill säga att avgiften inte ska påföras om de villkor som anges i bestämmelsen är uppfyllda (GrUU 46/2021 rd, punkt 17 med hänvisningar). När det gäller bedömningen av

påföljdsavgifternas proportionalitet har grundlagsutskottet även fäst uppmärksamhet vid fall där påföljdsavgift påförs fysiska personer (se GrUU 37/2021 rd, GrUU 15/2016, s. 5).

I propositionen föreskrivs det utifrån de författningsrättsliga ramar som krävs för administrativa sanktioner noggrant avgränsat och exakt om de former av gärningar och försummelser för vilka sanktion för överträdelse ska påföras. De föreslagna sanktionerna är nödvändiga med tanke på lagens syften och de rättsintressen som skyddas genom lagstiftningshelheten särskilt med tanke på bekämpningen av grå ekonomi, förebyggandet av arbetsrelaterat utnyttjande, säkerställandet av rättvis konkurrens och trafiksäkerheten. Vid brott mot lagen påförs administrativa påföljdsavgifter på ett ändamålsenligt sätt och med iakttagande av proportionalitetsprincipen. Beloppet av påföljderna kan anses vara skäligt och rättsskyddet har tryggats på behörigt sätt när påföljden påfördes. Den föreslagna nya administrativa sanktionen som påföljd för brott mot lagen är en påföljdsavgift som påförs trafikidkaren och genom vilken överträdelser i samband med tillståndspliktig person- och godstrafik sanktioneras. Den regleringsmodell som valts för påföljdsavgiften motsvarar vägtrafiklagens noggrant avgränsade och exakta modell för avgifter för trafikförseelse och delvis också de modeller som används i lagen om transport av farliga ämnen och fordonslagen. Påföljdsavgiftens grundlagsenlighet har bedömts ingående i regeringens proposition RP 177/2020 rd om en ny fordonslag.

Syftet med de föreslagna bestämmelserna om påföljdsavgifter är att säkerställa att bestämmelserna iakttas och att skyldigheterna i fråga om bedrivande av verksamhet fullgörs. Regleringen främjar allmänprevention och specialprevention. I fråga om de skyldigheter enligt EU-förordningarna till vilka man nationellt har beslutat föga en möjlighet att påföra påföljdsavgift samt i fråga om de kompletterande bestämmelser som föreslås i 23 § i lagförslag 1 kan lindrigare påföljder med tanke på en effektiv och fungerande tillsyn i praktiken inte anses vara möjliga eller tillräckliga med beaktande av ovannämnda godtagbara mål. Exempelvis cabotagets tidsmässiga omfattning (endast dagar) skulle göra andra metoder klumpiga och i praktiken oändamålsenliga. En alltför låg sanktion fungerar inte heller som ett förebyggande och tillräckligt incitament att iaktta förpliktelserna i förordningarna.

Utgångspunkten för bestämmelserna om påföljdsavgift är utöver en tillräcklig allmän- och även specialpreventiv effekt att avgiften är proportionell. EU-förordningarna innehåller inga bestämmelser om storleken på eventuella påföljdsavgifter, utan de omfattas av det nationella handlingsutrymmet. Det genomsnittliga beloppet för bötesstraff till följd av brott mot bestämmelserna om cabotage uppfyller inte ofta kravet på proportionalitet hos den ekonomiska påföljden i förhållande till den vinning som gärningen medfört. De föreslagna påföljdsavgifterna har fastställts i linje med särskilt de nordiska jämförelseländerna (se avsnitt 5.2.1), som har motsvarande påföljder. Med tanke på proportionaliteten och bedömningen av avgiftens storlek är det väsentligt att de ekonomiska fördelarna av s.k. olagligt cabotage kan vara betydande för ett transportföretag. Dessutom är det vanligt att en försummelse att skaffa förartillstånd döljer en lönedumpning av förare eller försummelser i att uppfylla anställningsvillkoren. De föreslagna påföljdsavgifterna har bedömts vara skäliga i förhållande till nyttan av den olagliga verksamheten. Brott mot cabotagetransport inom vägtrafik (255 b §) är till sin natur mer klandervärda än försummelse att skaffa förartillstånd (255 c §), och därför föreslås olika stora påföljdsavgifter för dem. Påföljdsavgiften enligt 255 b § uppgår till 6 000 euro och påföljdsavgiften enligt 255 c § till 3 000 euro. Avgifterna ska vara lika stora för alla trafikidkare, eftersom fördelarna med överträdelserna är jämförbara. Dessutom ska de föreslagna påföljdsavgifterna påföras trafikidkaren, inte exempelvis föraren. Påföljdsavgift ska inte påföras i situationer där förseelserna är ringa eller där det på basis av de omständigheter som räknas upp i 255 d § 3 mom. är oskäligt att påföra avgift. Myndighetens prövning är i dessa situationer bunden prövning. I sådana fall kan den behöriga myndigheten i stället för påföljdsavgift ge en anmärkning.

I det första lagförslaget föreskrivs det på det sätt som legalitetsprincipen förutsätter tillräckligt noga avgränsat och exakt om de typer av gärningar och försummelser enligt EU:s förordning om tillstånd för godstrafik, EU:s förordning om internationell busstrafik och 23 § 2 och 3 mom. i samma lag som ska beläggas med påföljdsavgift. Avgiften vara exakt riktad till trafikidkaren. De föreslagna paragraferna om påföljdsavgifter uppfyller också de kriterier som fastställts för blankoreglering. I dem preciseras det för vilka överträdelse av bestämmelserna i artiklarna i EU-förordningarna påföljdsavgift kan påföras, och de innehåller en saklig beskrivning av den gärning som ska leda till påföljder. Det ska också föreskrivas exakt om avgiftens storlek, eftersom avgiften är en fast avgift i euro.

Grundlagsutskottet har konstaterat att höga påföljdsavgifter framhäver kraven på rättssäkerhet (GrUU 14/2018 rd). Utskottet har ansett det vara problematiskt om beslutanderätten i fråga om stora administrativa påföljdsavgifter koncentreras till en enda tjänsteman (GrUU 24/2018 rd). Påföljdsavgiftens belopp kan således inte vara särskilt högt om avgiften inte påförs i ett kollegialt beslutsförfarande. Det är därtill motiverat att befogenheten att påföra påföljdsavgift tilldelas en sådan myndighet som utövar tillsyn över att lagstiftningen följs och som har de bästa förutsättningarna och den bästa sakkunskapen att bedöma de omständigheter som ligger till grund för påförandet. De föreslagna påföljdsavgifterna på 3 000 euro och 6 000 euro påförs av polisen, Tullen eller Gränsbevakningsväsendet i egenskap av myndighet. Påföljdsavgifterna är inte så betydande att de ska påföras i ett kollegialt beslutsförfarande. Exempelvis i 193 § (påföljdsavgifter) och 195 § 3 mom. (avgift för trafikförseelse vid utsläppsmanipulation) i fordonslagen ingår påföljdsbestämmelser där de avgifter som påförs juridiska personer kan uppgå till högst 30 000 euro. De har inte hänförts till det kollegiala beslutsförfarandet. Rättsskyddet tillgodoses genom möjligheten att begära omprövning och söka ändring.

Som en förutsättning för tillräknande vid brott föreslås uppsåt eller oaktsamhet. Det är inte nödvändigt att binda bestämmelserna om sanktionsavgifter till uppsåt eller oaktsamhet. Med andra ord har det också ansetts vara möjligt att i fråga om administrativa påföljdsavgifter tillämpa ett ansvar som är oberoende av vållande, dvs. så kallat strikt ansvar. Strikt ansvar föreslås dock inte i denna proposition, utan som grund har man använt den ståndpunkt som grundlagsutskottet omfattade i samband med riksdagsbehandlingen av vägtrafiklagen, där det betonades att ett straffbart beteende ska vara kopplat till uppsåt eller oaktsamhet. Av denna anledning ska dessa begrepp tolkas med beaktande av 3 kap. 6 § i strafflagen, där det föreskrivs om uppsåt, och 7 § i strafflagen, där det föreskrivs om vållande. Tolkningen kan motiveras med att grundlagsutskottet i sak har jämställt en ekonomisk påföljd av straffkaraktär med en straffrättslig påföljd (t.ex. GrUU 46/2021 rd, 12 punkten, GrUU 21/2020 rd, s. 2, GrUU 9/2018 rd, s. 2 och 3, GrUU 2/2017 rd, s. 4 och 5 och GrUU 14/2013 rd, s. 2/I).

De i lagen om transportservice föreslagna bestämmelserna om administrativa påföljdsavgifter anses inte vara problematiska med tanke på grundlagen.

12.4 Lagstiftningsordning

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

Kläm

Eftersom EU:s förordning om tillstånd för godstrafik och EU:s förordning om internationell busstrafik innehåller bestämmelser som föreslås bli kompletterade genom lag, och eftersom

körkortsdirektivet innehåller bestämmelser som föreslås bli genomförda genom lag, föreläggs riksdagen följande lagförslag:

1.

Lag

om ändring av lagen om transportservice

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen om transportservice (320/2017) 23, 24 och 27 §, det inledande stycket och 1 punkten i 36 § 3 mom., 200 § 1 mom., rubriken för 255 a § samt 262 § 1 mom. 1 punkten, sådana de lyder, 23 § i lagarna 301/2018 och 371/2019, 24 §, 200 § 1 mom. och 262 § 1 mom. 1 punkten i lag 60/2022, 27 § och det inledande stycket och 1 punkten i 36 § 3 mom. i lag 371/2019 samt rubriken för 255 a § i lag 88/2023, samt fogas till lagen nya 255 b, 255 c och 255 d § som följer:

23 §

Rättigheter och villkor för cabotage inom vägtrafiken

Bestämmelser om rätten att bedriva sådan cabotagetransport som avses i artikel 2.6 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik och om skyldigheterna i anslutning till den finns i kapitel III i den förordningen och i kapitel V i EU:s förordning om internationell busstrafik.

Vid tillämpning av bestämmelserna om cabotagetransport i artikel 8 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik får en cabotagetransport omfatta endast antingen

- 1) en plats där godset lastas och en plats där godset lossas,
- 2) flera platser där godset lastas och en plats där godset lossas, om lossningen sker hos den slutliga mottagare av lasten som antecknats i fraktsedeln, eller
- 3) en plats där godset lastas och flera platser där godset lossas, om lastningen görs av den ursprungliga avsändare som antecknats i fraktsedeln.

Cabotagetransport enligt artikel 15 i EU:s förordning om internationell busstrafik får i samband med internationell trafik bedrivas med buss under högst sju på varandra följande dagar utan avbrott, under en period av 30 dagar.

24 §

Rättigheter och villkor vid internationella kombinerade vägtransporter

Transportföretag som är etablerade i en EES-stat och som uppfyller villkoren för att bedriva trafikutövarens yrke på väg och för att få tillträde till marknaden för varutransporter mellan medlemsstater har rätt att som en integrerad del av en internationell kombinerad transport utföra vägtransporter, oavsett om detta innebär en gränspassage mellan Finland och en EES-stat.

Om en internationell kombinerad transport utförs för någon annans räkning, ska i fraktsedeln utöver vad som föreskrivs någon annanstans i lag noggrant anges pålastnings- och urlastningsstationen för järnvägssträckan samt lastnings- och lossningshamnen för den inre vattenvägen eller havstransporten. Dessa uppgifter ska anges i dokumentet före transporten och bestyrkas av järnvägs- eller hamnmyndigheterna genom en stämpel eller på något annat jämförbart sätt när den del av transporten avslutats som har skett på järnväg, inre vattenvägar eller till sjöss.

När en släpvagn eller påhängsvagn som tillhör ett företag som utför transporter för egen räkning på den avslutande sträckan av en vägtransport transporteras av en dragbil som tillhör

ett företag som utför transport för andras räkning krävs för transporten inte den i 2 mom. angivna fraktsedeln, men för transporten ska ett annat dokument visas upp som anger den del av transporten som utförs eller ska utföras på järnväg eller inre vattenvägar eller till sjöss.

När den som avsänder godset i samband med en internationell kombinerad transport för egen räkning utför den inledande vägtransporten i enlighet med rådets första direktiv om fastställande av vissa gemensamma regler för internationella transporter 31962L2005 (yrkesmässiga godstransporter på väg), får trots definitionen i direktivet den som ska ta emot godset transportera det för egen räkning på den avslutande sträckan av vägtransporten med en dragbil i sin besittning, även om släpvagnen eller påhängsvagnen har registrerats eller hyrts av den som har avsänt godset.

Om den inledande vägtransporten i en internationell kombinerad transport utförs av avsändaren med dragbil som är i avsändarens besittning, trots att mottagaren av godset har registrerat eller hyrt den släpvagn eller påhängsvagn som används för transporten ska med avvikelse från det direktiv som nämns i 3 mom. även den inledande transporten anses utföras för egen räkning, om mottagaren utför den avslutande delen av vägtransporten för egen räkning i enlighet med direktivet.

Trots vad som i 19 § 2 punkten föreskrivs om kombinerade transporter tillämpas på kombinerade transporter de allmänna principer för cabotagettransport som föreskrivs i artikel 8 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik och de villkor för cabotagettransporter som föreskrivs 23 § 2 mom. i denna lag.

27 §

Yrkeskompetenskrav på lastbils- och bussförare

En fysisk person som vid person- och godstransporter i vägtrafik framför en lastbil eller buss eller en fordonskombination som består av ett sådant fordon och ett släpfordon ska ha yrkeskompetens i vägtrafik, om det för framförandet av fordonet krävs körkort för kategorin C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D eller DE, eller ett körkort som erkänns vara likvärdigt. Dessutom ska personen uppfylla kraven på minimiålder. Kraven gäller också medborgare i andra EES-stater samt sådana medborgare i andra länder som är anställda hos ett företag som är etablerat i en EES-stat eller som anlitas som förare av ett företag som är etablerat i en EES-stat.

Föraren ska förutom yrkeskompetens ha körrätt för det fordon eller den fordonskombination som framförs.

Denna lag tillämpas också på personer som framför traktorer eller andra fordon eller fordonskombinationer, om kravet är körkort för lastbil eller buss.

36 §

Undervisningspersonal och undervisningsmaterial vid utbildningscentrumen för lastbils- och bussförare

Den som studerar i en sådan utbildning som avses i 84 § 4 mom. i körkortslagen får vara lärare i utbildning för grundläggande yrkeskompetens, om

1) undervisningen ingår i utbildningen för en examensdel i en förberedande utbildning för en specialyrkesexamen i trafikundervisning som ger rätt att arbeta som utbildare för yrkeskompetens inom transportbranschen,

200 §

Skötsel av vissa andra myndigheters uppgifter

Utöver de uppgifter som polisen, Tullen och Gränsbevakningsväsendet har enligt EU:s förordning om tillstånd för godstrafik och EU:s förordning om internationell busstrafik har en polis-, tull- och gränsbevakningsman rätt att granska de dokument som krävs för transport enligt denna lag och enligt de EU-förordningar som gäller verksamhet som avses i denna lag, om informationen inte kan fås genom en teknisk anslutning eller på annat sätt elektroniskt. De dokument som avses ovan ska på begäran visas upp för en polis-, tull- eller gränsbevakningsman under vägkontrollen.

255 a §

Hänvisning till påföljdsavgift enligt lagen om vissa befogenheter för konsumentskyddsmyndigheterna

255 b §

Påföljdsavgift som påförs för brott mot cabotagetransport inom vägtrafik

Påföljdsavgift kan påföras trafikidkare som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att iaktta de skyldigheter i artikel 8 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik som gäller antalet cabotagetransporter och transporternas maximala längd, avkylningsuppehåll eller uppvisande av tydliga bevis eller de villkor för cabotagetransporter som föreskrivs i 23 § 2 mom. i denna lag.

Påföljdsavgift kan också påföras trafikidkare som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att iaktta villkoren enligt 23 § 3 mom. för cabotagetransport inom busstrafiken eller skyldigheterna enligt artikel 19 i EU:s förordning om internationell busstrafik att visa upp tillstånd för linjetrafik, färdblad eller uppgifter som registrerats i färdskrivare för att säkerställa att trafiken sköts på ett behörigt sätt.

255 c §

Påföljdsavgift för försummelse att skaffa förartillstånd

Påföljdsavgift kan påföras trafikidkare som uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar skyldigheten att skaffa ett sådant förartillstånd som avses i artikel 3 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik.

255 d §

Påförande och verkställighet av påföljdsavgift samt avgiftens storlek

Polisen, Tullen eller Gränsbevakningsväsendet påför den påföljdsavgift som avses i 255 b och 255 c §.

Påföljdsavgiften enligt 255 b § uppgår till 6 000 euro och påföljdsavgiften enligt 255 c § till 3 000 euro.

Påföljdsavgift ska inte påföras om förfarandet ska anses vara ringa eller om det med tanke på förfarandets art, förfarandets planmässighet och andra omständigheter är oskäligt att påföra avgift. I sådana fall kan gärningsmannen ges en anmärkning, om det finns anledning till detta.

Bestämmelser om verkställighet av påföljdsavgifter finns i lagen om verkställighet av böter (672/2002).

262 §

Olovligt bedrivande av yrkesmässig trafik

Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet

1) bedriver yrkesmässig person- eller godstransport på väg utan taxitrafiktillstånd, persontrafiktillstånd eller godstrafiktillstånd eller utan i 16 § avsedd registrering inom godstrafiken eller utan vägtransporttillstånd för internationell trafik eller utan gemenskapstillstånd som avses i artikel 4 i EU:s förordning om internationell busstrafik eller trafiktillstånd för linjetrafik som avses i artikel 5 i den förordningen eller gemenskapstillstånd som avses i artikel 4 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik,

_____ ska, om gärningen inte är ringa eller om inte strängare straff för den föreskrivs någon annanstans i lag, för olovligt bedrivande av yrkesmässig trafik dömas till böter eller fängelse i högst sex månader.

Denna lag träder i kraft den 20 . _____

2.

Lag

om ändring och temporär ändring av körkortslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i körkortslagen (386/2011) 4 § 1 mom. 5 och 6 punkten, 9 § 2 mom., 16 § 1 mom. och 53 § 1 mom. och 57 § 2 mom. av dem 9 § 2 mom. sådant det lyder i lag 563/2020, 16 § 1 mom. och 53 § 1 mom. sådana de lyder i lag 938/2018 och *fogas* till lagen temporärt en ny 4 a § samt till 7 §, sådan den lyder delvis ändrad i lagarna 1081/2012 och 387/2018, ett nytt 2 mom., varvid det nuvarande 2–6 mom. blir 3–7 mom., som följer:

4 §

Körkortskategorier

I grupp 1 ingår följande körkortskategorier:

- 5) B, till vilken hör
- a) fordon med en totalvikt som inte överstiger 3 500 kg och som är konstruerade och tillverkade för att ta högst åtta passagerare utöver föraren,
 - b) fordon som helt eller delvis drivs med alternativa bränslen med en totalvikt som inte överstiger 4 250 kg och som är konstruerade och tillverkade för att ta högst åtta passagerare utöver föraren,
 - c) fordonskombinationer som består av en dragbil i kategori B och ett släpfordon med en totalvikt som inte överstiger 750 kg,
 - d) fordonskombinationer som består av en dragbil i kategori B och ett släpfordon med en totalvikt som överstiger 750 kg, under förutsättning att fordonskombinationens totalvikt inte överstiga 3 500 kg,
- 6) BE, till vilken hör
- a) fordonskombinationer som består av en dragbil i kategori B och ett släpfordon med en totalvikt som inte överstiger 3 500 kg,
 - b) fordonskombinationer som består av en dragbil i kategori B som helt eller delvis drivs med alternativa bränslen med en totalvikt som inte överstiger 4 250 kg och ett släpfordon med en totalvikt som inte överstiger 3 500 kg,

4 a §

Undantag som gäller körkortskategori vid godstransport

Trots vad som föreskrivs i 4 § ger ett körkort för kategori B som beviljats två år tidigare rätt att framföra fordon som helt eller delvis drivs med alternativa bränslen med en totalvikt som inte överstiger 4 250 kilogram, förutsatt att fordonet används vid godstransport utan släpvagn med ett godstrafiktillstånd enligt lagen om transportservice. Undantaget gäller godstransport i Finland med undantag för Åland.

7 §

Kör rättens omfattning

Fordon som hör till kategori B enligt 4 § 1 mom. 5 punkten underpunkt b och fordonskombinationer som hör till kategori BE enligt 4 § 1 mom. 6 punkten underpunkt b får köras endast om kör rätten har beviljats för första gången i Finland eller i en annan EU-stat eller EES-stat minst två år tidigare.

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 två år innan ålderskravet är uppfyllt. För kör rätt för fordonskombination enligt 7 § 5 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 en förutsättning för avläggande av förarexamen och gäller även i 5 § 5 mom. avsedda personer som avlägger körkort.

16 §

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

1) kör rättssinnehavaren vid körning ska använda glasögon eller andra korrigrande linser, hörapparat, alkolås eller protes eller andra ortopediska hjälpmedel, om innehavaren bara genom att använda dem uppfyller föreskrivna medicinska krav eller kan köra ett fordon,

2) det i ett fordon som körs av kör rättssinnehavaren ska finnas automatväxel, om inte något annat följer av 7 § 7 mom., eller särskilda manöverorgan som har godkänts av förarexamensmottagaren och som innehavaren har använt vid körprovet eller manöverprovet för förarexamen eller vid ett prov på körförmåga som polisen förordnat och därigenom visat att innehavaren kan köra fordonet,

53 §

Hur förarexamen är uppbyggd och hur den genomförs

I förarexamen ingår ett teoriprov och ett körprov. Körprovet kan innefatta ett särskilt manöverprov. I körprovet för körkort för moped ingår enbart ett manöverprov. För kategori T avläggs endast teoriprov. I en examen som avläggs för att höja körkortskategorin för motorcykel i fall som avses i 35 § 4 mom. eller för att erhålla kör rätt för sådana fordonskombinationer i kategori B som avses i 7 § 5 mom. avläggs endast körprov.

57 §

Körkort och förarbevis för moped utfärdade på Åland

I fråga om förnyelse av körkortet och utbyte av körkortet till ett körkort enligt denna lag samt övervakningen av förarnas hälsa när det gäller körförmåga gäller vad som föreskrivs i denna lag. När ett körkort för kategori AM byts ut, förses det nya körkortet inte med de uppgifter som föreskrivs i 7 § 3 mom. 1 punkten.

Denna lag träder i kraft den 20 . Bestämmelserna i 4 § 1 mom. 5 och 6 punkten, 7 § 2 mom., 9 § 2 mom., 16 § 1 mom., 53 § 1 mom. och 57 § 2 mom. träder dock i kraft först den 26 november 2027 och bestämmelserna i 4 a § är i kraft till och med den 25 november 2027.

3.

Lag

om ändring av lagen om förarexamensverksamhet

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om förarexamensverksamhet (535/1998) 2 § 4 punkten, 7 c § 1 mom. och 2 mom. 3 punkten, 7 d § 1 mom. och 7 i § 1 mom., sådana de lyder, 2 § 4 punkten i lag 549/2023, 7 c § 1 mom. och 2 mom. 3 punkten samt 7 d § 1 mom. i lag 970/2018 och 7 i § 1 mom. i lag 73/2015, som följer:

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

4) *förarprövare* den som tar emot körprov för förarexamen,

7 c §

Yrkeskunskap hos förarprövare

Yrkeskunskapen hos den som tar emot körprov för förarexamen förutsätter att denne har de kunskaper, färdigheter och insikter om körförmåga och bedömning av den, gällande läroplaner, egen körskicklighet, kundservice, ekonomiskt, miljövänligt och också i andra hänseenden ansvarsfullt körsätt samt fordonsteknik och fordonsfysik som behövs för uppgiften.

Minimikrav för en förarprövare för kategorierna B, C1 och C samt för lätta fyrhjulingar i kategori AM är att förarprövaren

3) har trafiklärtillstånd,

7 d §

Grundläggande utbildning för förarprövare

Den grundläggande utbildning för förarprövare som avses i 7 c § 2 mom. 2 punkten är avläggande av den examensdel i specialyrkesexamen i trafikundervisning som behandlar arbete som förarprövare. Examensdelen måste uppfylla kraven enligt punkterna 3.1.1, 3.2.1 och 3.2.2 i bilaga IV till Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG om körkort.

7 i §

Praktik i ett företag som bedriver förarexamensverksamhet

Den som studerar den examensdel i specialyrkesexamen i trafikundervisning som avses i 7 d § 1 mom. kan praktisera i ett företag som bedriver förarexamensverksamhet, om studeranden

har tillstånd för undervisningspraktik enligt körkortslagen. På tillstånd för undervisningspraktik och beviljande av tillstånd tillämpas körkortslagen, om inte något annat föreskrivs nedan.

Denna lag träder i kraft den 20 .

4.

Lag

om ändring av 1 § i lagen om verkställighet av böter

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om verkställighet av böter (672/2002) 1 § 2 mom. 23 punkten, sådan den lyder
i lag 416/2025, som följer:

1 §

Lagens tillämpningsområde

Denna lag innehåller bestämmelser om verkställighet av följande administrativa påföljder av
straffkaraktär:

23) påföljdsavgift enligt 255 b och 255 c § i lagen om transportservice (320/2017) och avgift
för trafikförseelse enligt 268 § i den lagen,

Denna lag träder i kraft den 20 .

Helsingfors den 5 mars 2026

Statsminister

Petteri Orpo

Kommunikationsminister Lulu Ranne

1.

Lag

om ändring av lagen om transportservice

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om transportservice (320/2017) 23, 24 och 27 §, det inledande stycket och 1 punkten i 36 § 3 mom., 200 § 1 mom., rubriken för 255 a § samt 262 § 1 mom. 1 punkten, sådana de lyder, 23 § i lagarna 301/2018 och 371/2019, 24 §, 200 § 1 mom. och 262 § 1 mom. 1 punkten i lag 60/2022, 27 § och det inledande stycket och 1 punkten i 36 § 3 mom. i lag 371/2019 samt rubriken för 255 a § i lag 88/2023, samt
fogas till lagen nya 255 b, 255 c och 255 d § som följer:

Gällande lydelse

23 §

Rättigheter vid internationella kombinerade vägtransporter

Transportföretag som är etablerade i en EES-stat och som uppfyller villkoren för att bedriva transportverksamhet på väg och för att få tillträde till marknaden för varutransporter mellan medlemsstater har rätt att som en integrerad del av en internationell kombinerad transport utföra vägtransporter, oavsett om detta innebär en gränspassage mellan Finland och en EES-stat.

Föreslagen lydelse

23 §

Rättigheter och villkor för cabotage inom vägtrafiken

Bestämmelser om rätten att bedriva sådan cabotagetransport som avses i artikel 2.6 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik och om skyldigheterna i anslutning till den finns i kapitel III i den förordningen och i kapitel V i EU:s förordning om internationell busstrafik.

Vid tillämpning av bestämmelserna om cabotagetransport i artikel 8 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik får en cabotagetransport omfatta endast antingen

1) en plats där godset lastas och en plats där godset lossas,

2) flera platser där godset lastas och en plats där godset lossas, om lossningen sker hos den slutliga mottagare av lasten som antecknats i fraktsedeln, eller

3) en plats där godset lastas och flera platser där godset lossas, om lastningen görs av den ursprungliga avsändare som antecknats i fraktsedeln.

Cabotagetransport enligt artikel 15 i EU:s förordning om internationell busstrafik får i samband med internationell trafik bedrivas med buss under högst sju på varandra följande dagar utan avbrott, under en period av 30 dagar.

Villkor för utförande av internationella kombinerade vägtransporter

(ny)

Om en internationell kombinerad transport utförs för någon annans räkning, ska i transportdokumentet utöver vad som föreskrivs någon annanstans i lag noggrant anges pålastnings- och urlastningsstationen för järnvägssträckan samt lastnings- och lossningshamnen för den inre vattenvägen eller havstransporten. Dessa uppgifter ska anges i dokumentet före transporten och bestyrkas av järnvägs- eller hamnmyndigheterna genom en stämpel eller på något annat jämförbart sätt när den del av transporten avslutats som har skett på järnväg, inre vattenvägar eller till sjöss.

När en släpvagn eller påhängsvagn som tillhör ett företag som utför transporter för egen räkning på den avslutande sträckan av en vägtransport transporteras av en dragbil som tillhör ett företag som utför transport för andras räkning krävs för transporten inte det i 1 mom. angivna dokumentet, men för transporten ska ett annat dokument visas upp som anger den del av transporten som utförs eller ska utföras på järnväg eller inre vattenvägar eller till sjöss.

När den som avsänder godset som en del av en internationell kombinerad transport för egen räkning utför den inledande transporten på väg i enlighet med rådets första direktiv om fastställande av vissa gemensamma regler för internationella transporter (31962L2005) (yrkesmässiga godstransporter på väg), får trots definitionen i direktivet den som ska ta emot godset transportera det för egen räkning på den avslutande sträckan med en dragbil i

Rättigheter och villkor vid internationella kombinerade vägtransporter

Transportföretag som är etablerade i en EES-stat och som uppfyller villkoren för att bedriva trafikutövarens yrke på väg och för att få tillträde till marknaden för varutransporter mellan medlemsstater har rätt att som en integrerad del av en internationell kombinerad transport utföra vägtransporter, oavsett om detta innebär en gränspassage mellan Finland och en EES-stat.

Om en internationell kombinerad transport utförs för någon annans räkning, ska i *fraktsedeln* utöver vad som föreskrivs någon annanstans i lag noggrant anges pålastnings- och urlastningsstationen för järnvägssträckan samt lastnings- och lossningshamnen för den inre vattenvägen eller havstransporten. Dessa uppgifter ska anges i dokumentet före transporten och bestyrkas av järnvägs- eller hamnmyndigheterna genom en stämpel eller på något annat jämförbart sätt när den del av transporten avslutats som har skett på järnväg, inre vattenvägar eller till sjöss.

När en släpvagn eller påhängsvagn som tillhör ett företag som utför transporter för egen räkning på den avslutande sträckan av en vägtransport transporteras av en dragbil som tillhör ett företag som utför transport för andras räkning krävs för transporten inte den i 2 mom. angivna *fraktsedeln*, men för transporten ska ett annat dokument visas upp som anger den del av transporten som utförs eller ska utföras på järnväg eller inre vattenvägar eller till sjöss.

När den som avsänder godset *i samband med* en internationell kombinerad transport för egen räkning utför den inledande *vägtransporten* i enlighet med rådets första direktiv om fastställande av vissa gemensamma regler för internationella transporter 31962L2005 (yrkesmässiga godstransporter på väg), får trots definitionen i direktivet den som ska ta emot godset transportera det för egen räkning på den

Gällande lydelse

sin besittning, även om släpvagnen eller påhängsvagnen har registrerats eller hyrts av den som har avsänt godset.

Om den inledande transporten på väg i en internationell kombinerad transport utförs av avsändaren med dragbil som är i avsändarens besittning, men vars släpvagn eller påhängsvagn har registrerats eller hyrts av den som ska ta emot godset, ska trots vad som sägs i det direktiv som nämns i 3 mom. även den inledande transporten anses utföras för egen räkning, om mottagaren utför den avslutande delen av vägtransporten för egen räkning i enlighet med direktivet

Trots vad som i 19 § 2 punkten föreskrivs om kombinerade transporter tillämpas på kombinerade transporter de allmänna principer för cabotagetransport som föreskrivs i artikel 8 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik.

27 §

Yrkeskompetenskrav på lastbils- och bussförare

En fysisk person som vid person- och godstransporter i vägtrafik framför en lastbil eller buss eller en fordonskombination som består av ett sådant fordon och ett släpfordon ska ha yrkeskompetens i vägtrafik och uppfylla kraven på minimiålder. Kraven gäller också medborgare i andra EES-stater samt sådana medborgare i andra länder som är anställda hos ett företag som är etablerat i en EES-stat eller som anlitas som förare av ett företag som är etablerat i en EES-stat.

En lastbils- eller bussförare ska förutom yrkeskompetens ha kör rätt för det fordon eller den fordonskombination som framförs.

Denna lag tillämpas också på personer som framför traktorer eller andra fordon eller fordonskombinationer, om kravet är körkort för lastbil eller buss.

Föreslagen lydelse

avslutande sträckan *av vägtransporten* med en dragbil i sin besittning, även om släpvagnen eller påhängsvagnen har registrerats eller hyrts av den som har avsänt godset.

Om den inledande vägtransporten i en internationell kombinerad transport utförs av avsändaren med dragbil som är i avsändarens besittning, *trots att mottagaren av godset har registrerat eller hyrt den släpvagn eller påhängsvagn som används för transporten ska med avvikelse från* det direktiv som nämns i 3 mom. även den inledande transporten anses utföras för egen räkning, om mottagaren utför den avslutande delen av vägtransporten för egen räkning i enlighet med direktivet.

Trots vad som i 19 § 2 punkten föreskrivs om kombinerade transporter tillämpas på kombinerade transporter de allmänna principer för cabotagetransport som föreskrivs i artikel 8 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik *och de villkor för cabotagetransporter som föreskrivs 23 § 2 mom. i denna lag.*

27 §

Yrkeskompetenskrav på lastbils- och bussförare

En fysisk person som vid person- och godstransporter i vägtrafik framför en lastbil eller buss eller en fordonskombination som består av ett sådant fordon och ett släpfordon ska ha yrkeskompetens i vägtrafik, *om det för framförandet av fordonet krävs körkort för kategorin C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D eller DE, eller ett körkort som erkänns vara likvärdigt. Dessutom ska personen uppfylla kraven på minimiålder.* Kraven gäller också medborgare i andra EES-stater samt sådana medborgare i andra länder som är anställda hos ett företag som är etablerat i en EES-stat eller som anlitas som förare av ett företag som är etablerat i en EES-stat.

Föraren ska förutom yrkeskompetens ha kör rätt för det fordon eller den fordonskombination som framförs.

Denna lag tillämpas också på personer som framför traktorer eller andra fordon eller fordonskombinationer, om kravet är körkort för lastbil eller buss.

Gällande lydelse

36 §

*Undervisningspersonal och
undervisningsmaterial vid
utbildningscentrumen för lastbils- och
bussförare*

Den som studerar i en sådan utbildning som avses i 84 § 4 mom. i körkortslagen (386/2011) får vara lärare i utbildning för grundläggande yrkeskompetens, om

1) undervisningen ingår i utbildningen för en examensdel i en förberedande utbildning för en specialyrkesexamen för trafiklärare som ger rätt att arbeta som utbildare för yrkeskompetens inom transportbranschen,

200 §

*Skötsel av vissa andra myndigheters
uppgifter*

Utöver de uppgifter som polisen, Tullen och Gränsbevakningsväsendet har enligt EU:s förordning om tillstånd för godstrafik och EU:s förordning om internationell busstrafik har en polis-, tull- och gränsbevakningsman rätt att granska de dokument som krävs för transport enligt denna lag och enligt de EU-förordningar som gäller verksamhet som avses i denna lag, om informationen inte kan fås genom en teknisk anslutning eller på annat sätt elektroniskt.

255 a §

Påföljdsavgift

Föreslagen lydelse

36 §

*Undervisningspersonal och
undervisningsmaterial vid
utbildningscentrumen för lastbils- och
bussförare*

Den som studerar i en sådan utbildning som avses i 84 § 4 mom. i körkortslagen får vara lärare i utbildning för grundläggande yrkeskompetens, om

1) undervisningen ingår i utbildningen för en examensdel i en förberedande utbildning för en specialyrkesexamen i trafikundervisning som ger rätt att arbeta som utbildare för yrkeskompetens inom transportbranschen,

200 §

*Skötsel av vissa andra myndigheters
uppgifter*

Utöver de uppgifter som polisen, Tullen och Gränsbevakningsväsendet har enligt EU:s förordning om tillstånd för godstrafik och EU:s förordning om internationell busstrafik har en polis-, tull- och gränsbevakningsman rätt att granska de dokument som krävs för transport enligt denna lag och enligt de EU-förordningar som gäller verksamhet som avses i denna lag, om informationen inte kan fås genom en teknisk anslutning eller på annat sätt elektroniskt. *De dokument som avses ovan ska på begäran visas upp för en polis-, tull- eller gränsbevakningsman under vägkontrollen.*

255 a §

***Hänvisning till påföljdsavgift enligt lagen
om vissa befogenheter för
konsumentskyddsmyndigheterna***

Gällande lydelse

(ny)

Föreslagen lydelse

255 b §

*Påföljdsavgift som påförs för brott mot
cabotagetransport inom vägtrafik*

Påföljdsavgift kan påföras trafikidkare som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att iaktta de skyldigheter i artikel 8 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik som gäller antalet cabotagetransporter och transporternas maximala längd, avkylningsuppehåll eller uppvisande av tydliga bevis eller de villkor för cabotagetransporter som föreskrivs i 23 § 2 mom. i denna lag.

Påföljdsavgift kan också påföras trafikidkare som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att iaktta villkoren enligt 23 § 3 mom. för cabotagetransport inom busstrafiken eller skyldigheterna enligt artikel 19 i EU:s förordning om internationell busstrafik att visa upp tillstånd för linjetrafik, färdblad eller uppgifter som registrerats i färdskrivare för att säkerställa att trafiken sköts på ett behörigt sätt.

255 c §

(ny)

*Påföljdsavgift för försummelse att skaffa
förartillstånd*

Påföljdsavgift kan påföras trafikidkare som uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar skyldigheten att skaffa ett sådant förartillstånd som avses i artikel 3 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik.

255 d §

(ny)

*Påförande och verkställighet av
påföljdsavgift samt avgiftens storlek*

*Polisen, Tullen eller
Gränsbevakningsväsendet påför den
påföljdsavgift som avses i 255 b och 255 c §.*

*Påföljdsavgiften enligt 255 b § uppgår till
6 000 euro och påföljdsavgiften enligt 255 c §
till 3 000 euro.*

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

Påföljdsavgift ska inte påföras om förfarandet ska anses vara ringa eller om det med tanke på förfarandets art, förfarandets planmässighet och andra omständigheter är oskäligt att påföra avgift. I sådana fall kan gärningsmannen ges en anmärkning, om det finns anledning till detta.

Bestämmelser om verkställighet av påföljdsavgifter finns i lagen om verkställighet av böter (672/2002).

262 §

262 §

Olovligt bedrivande av yrkesmässig trafik

Olovligt bedrivande av yrkesmässig trafik

Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet

Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet

1) bedriver yrkesmässig person- eller godstransport på väg utan taxitrafiktillstånd, persontrafiktillstånd eller godstrafiktillstånd eller i 16 § avsedd registrering som gäller bedrivande av transport av gods eller transporttillstånd för internationell trafik, utan gemenskapstillstånd som avses i artikel 4 i EU:s förordning om internationell busstrafik eller trafiktillstånd för linjetrafik som avses i artikel 5 i den förordningen eller gemenskapstillstånd som avses i artikel 4 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik eller i strid med bestämmelserna om cabotage i kapitel III i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik eller kapitel V i EU:s förordning om internationell busstrafik, eller bedriver yrkesmässig godstransport på väg i strid med bestämmelserna enligt 24 § om vägtransportsträckor som körs i samband med internationella kombinerade vägtransporter,

1) bedriver yrkesmässig person- eller godstransport på väg utan taxitrafiktillstånd, persontrafiktillstånd eller godstrafiktillstånd eller utan i 16 § avsedd registrering inom godstrafiken eller utan vägtransporttillstånd för internationell trafik eller utan gemenskapstillstånd som avses i artikel 4 i EU:s förordning om internationell busstrafik eller trafiktillstånd för linjetrafik som avses i artikel 5 i den förordningen eller gemenskapstillstånd som avses i artikel 4 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik,

ska, om gärningen inte är ringa eller om inte strängare straff för den föreskrivs någon annanstans i lag, för olovligt bedrivande av yrkesmässig trafik dömas till böter eller fängelse i högst sex månader.

ska, om gärningen inte är ringa eller om inte strängare straff för den föreskrivs någon annanstans i lag, för olovligt bedrivande av yrkesmässig trafik dömas till böter eller fängelse i högst sex månader.

Denna lag träder i kraft den 20 .

2.

Lag

om ändring och temporär ändring av körkortslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i körkortslagen (386/2011) 4 § 1 mom. 5 och 6 punkten, 9 § 2 mom., 16 § 1 mom. och
53 § 1 mom. och 57 § 2 mom.
av dem 9 § 2 mom. sådant det lyder i lag 563/2020, 16 § 1 mom. och 53 § 1 mom. sådana de
lyder i lag 938/2018 och
fogas till lagen temporärt en ny 4 a § samt till 7 §, sådan den lyder delvis ändrad i lagarna
1081/2012 och 387/2018, ett nytt 2 mom., varvid det nuvarande 2–6 mom. blir 3–7 mom., som
följer:

Gällande lydelse

4 §

Körkortskategorier

I grupp 1 ingår följande körkortskategorier:

- 5) B, till vilken hör
 - a) fordon med en totalvikt som inte överstiger 3 500 kg och som är konstruerade och tillverkade för att ta högst åtta passagerare utöver föraren,
 - b) fordonskombinationer som består av en dragbil i kategori B och ett släpfordon med en totalvikt som inte överstiger 750 kg,
 - c) fordonskombinationer som består av en dragbil i kategori B och ett släpfordon med en totalvikt som överstiger 750 kg, under förutsättning att fordonskombinationens totalvikt inte överstiga 3 500 kg,
 - 6) BE, till vilken hör fordonskombinationer som består av en dragbil i kategori B och ett släpfordon med en totalvikt som inte överstiger 3 500 kg,

Föreslagen lydelse

4 §

Körkortskategorier

I grupp 1 ingår följande körkortskategorier:

- 5) B, till vilken hör
 - a) fordon med en totalvikt som inte överstiger 3 500 kg och som är konstruerade och tillverkade för att ta högst åtta passagerare utöver föraren,
 - b) fordon som helt eller delvis drivs med alternativa bränslen med en totalvikt som inte överstiger 4 250 kg och som är konstruerade och tillverkade för att ta högst åtta passagerare utöver föraren,
 - c) fordonskombinationer som består av en dragbil i kategori B och ett släpfordon med en totalvikt som inte överstiger 750 kg,
 - d) fordonskombinationer som består av en dragbil i kategori B och ett släpfordon med en totalvikt som överstiger 750 kg, under förutsättning att fordonskombinationens totalvikt inte överstiga 3 500 kg,
 - 6) BE, till vilken hör
 - a) fordonskombinationer som består av en dragbil i kategori B och ett släpfordon med en totalvikt som inte överstiger 3 500 kg,
 - b) fordonskombinationer som består av en dragbil i kategori B som helt eller delvis drivs med alternativa bränslen med en totalvikt som

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

inte överstiger 4 250 kg och ett släpfordon med en totalvikt som inte överstiger 3 500 kg,

(ny)

4 a §

Undantag som gäller körkortskategori vid godstransport

Trots vad som föreskrivs i 4 § ger ett körkort för kategori B som beviljats två år tidigare rätt att framföra fordon som helt eller delvis drivs med alternativa bränslen med en totalvikt som inte överstiger 4 250 kilogram, förutsatt att fordonet används vid godstransport utan släpvagn med ett godstrafiktillstånd enligt lagen om transportservice. Undantaget gäller godstransport i Finland med undantag för Åland.

7 §

Körrettens omfattning

(ny)

7 §

Körrettens omfattning

Fordon som hör till kategori B enligt 4 § 1 mom. 5 punkten underpunkt b och fordonskombinationer som hör till kategori BE enligt 4 § 1 mom. 6 punkten underpunkt b får köras endast om körretten har beviljats för första gången i Finland eller i en annan EU-stat eller EES-stat minst två år tidigare.

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 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

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 två år innan ålderskravet är uppfyllt. För kör rätt för fordonskombination enligt 7 § 5 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 en förutsättning för

Gällande lydelse

avläggande av förarexamen och det gäller även i 5 § 5 mom. avsedda personer som avlägger körkort.

16 §

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

1) körrättsinnehavaren vid körning ska använda glasögon eller andra korrigeringar linser, hörapparat, alkaliska eller protes eller andra ortopediska hjälpmedel, om han eller hon bara genom att använda dem uppfyller föreskrivna medicinska krav eller kan köra ett fordon,

2) det i ett fordon som körs av körrättsinnehavaren ska finnas automatväxel, om inte något annat följer av 7 § 6 mom., eller särskilda manöverorgan godkända av förarexamensmottagaren som innehavaren har använt vid körprovet eller manöverprovet för förarexamen eller vid ett prov på körförmåga som polisen förordnat och därigenom visat att han eller hon kan köra fordonet,

53 §

Hur förarexamen är uppbyggd och hur den genomförs

I förarexamen ingår ett teoriprov och ett körprov. Körprovet kan innefatta ett särskilt manöverprov. I körprovet för körkort för moped ingår enbart ett manöverprov. För kategori T avläggs endast teoriprov. I en examen som avläggs för att höja körkortskategorin för motorcykel i fall som avses i 35 § 4 mom. eller för att erhålla körkort för sådana fordonskombinationer i kategori B som avses i 7 § 4 mom. avläggs endast körprov.

Föreslagen lydelse

avläggande av förarexamen och gäller även i 5 § 5 mom. avsedda personer som avlägger körkort.

16 §

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

1) körrättsinnehavaren vid körning ska använda glasögon eller andra korrigeringar linser, hörapparat, alkaliska eller protes eller andra ortopediska hjälpmedel, om innehavaren bara genom att använda dem uppfyller föreskrivna medicinska krav eller kan köra ett fordon,

2) det i ett fordon som körs av körrättsinnehavaren ska finnas automatväxel, om inte något annat följer av 7 § 7 mom., eller särskilda manöverorgan som har godkänts av förarexamensmottagaren och som innehavaren har använt vid körprovet eller manöverprovet för förarexamen eller vid ett prov på körförmåga som polisen förordnat och därigenom visat att innehavaren kan köra fordonet,

53 §

Hur förarexamen är uppbyggd och hur den genomförs

I förarexamen ingår ett teoriprov och ett körprov. Körprovet kan innefatta ett särskilt manöverprov. I körprovet för körkort för moped ingår enbart ett manöverprov. För kategori T avläggs endast teoriprov. I en examen som avläggs för att höja körkortskategorin för motorcykel i fall som avses i 35 § 4 mom. eller för att erhålla körkort för sådana fordonskombinationer i kategori B som avses i 7 § 5 mom. avläggs endast körprov.

Gällande lydelse

57 §

*Körkort och förarbevis för moped utfärdade
på Åland*

I fråga om förnyelse av körkortet och utbyte av körkortet till ett körkort enligt denna lag samt övervakningen av förarnas hälsa när det gäller körförmåga gäller vad som föreskrivs i denna lag. När ett körkort för kategori AM byts ut, förses det nya körkortet inte med de uppgifter som föreskrivs i 6 § 2 mom. 2 a-punkten och 7 § 2 mom. 1 punkten.

Föreslagen lydelse

57 §

*Körkort och förarbevis för moped utfärdade
på Åland*

I fråga om förnyelse av körkortet och utbyte av körkortet till ett körkort enligt denna lag samt övervakningen av förarnas hälsa när det gäller körförmåga gäller vad som föreskrivs i denna lag. När ett körkort för kategori AM byts ut, förses det nya körkortet inte med de uppgifter som föreskrivs i 7 § 3 mom. 1 punkten.

Denna lag träder i kraft den 20 .
Bestämmelserna i 4 § 1 mom. 5 och 6 punkten, 7 § 2 mom., 9 § 2 mom., 16 § 1 mom., 53 § 1 mom. och 57 § 2 mom. träder dock i kraft först den 26 november 2027 och bestämmelserna i 4 a § är i kraft till och med den 25 november 2027.

3.

Lag

om ändring av lagen om förarexamensverksamhet

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om förarexamensverksamhet (535/1998) 2 § 4 punkten, 7 c § 1 mom. och 2 mom. 3 punkten, 7 d § 1 mom. och 7 i § 1 mom., sådana de lyder, 2 § 4 punkten i lag 549/2023, 7 c § 1 mom. och 2 mom. 3 punkten samt 7 d § 1 mom. i lag 970/2018 och 7 i § 1 mom. i lag 73/2015, som följer:

Gällande lydelse

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

4) *förrarprövare* den som tar emot körprov och *muntliga teoriprov för förarexamen*,

7 c §

Yrkeskunskap hos förrarprövare

Yrkeskunskapen hos den som tar emot körprov och *muntliga teoriprov för förarexamen* förutsätter att han eller hon har de kunskaper, färdigheter och insikter om körförmåga och bedömning av den, gällande läroplaner, egen körskicklighet, kundservice, ekonomiskt, miljövänligt och också i andra hänseenden ansvarsfullt körsätt samt fordonsteknik och fordonsfysik som behövs för uppgiften.

Minimikrav för en förrarprövare för kategorierna B, C1 och C samt för lätta fyrhjulingar i kategori AM är att han eller hon

3) har trafiklärtillstånd som har varit i kraft i minst två år,

7 d §

Föreslagen lydelse

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

4) *förrarprövare* den som tar emot körprov för förarexamen,

7 c §

Yrkeskunskap hos förrarprövare

Yrkeskunskapen hos den som tar emot körprov för förarexamen förutsätter att denne har de kunskaper, färdigheter och insikter om körförmåga och bedömning av den, gällande läroplaner, egen körskicklighet, kundservice, ekonomiskt, miljövänligt och också i andra hänseenden ansvarsfullt körsätt samt fordonsteknik och fordonsfysik som behövs för uppgiften.

Minimikrav för en förrarprövare för kategorierna B, C1 och C samt för lätta fyrhjulingar i kategori AM är att förrarprövaren

3) har trafiklärtillstånd,

7 d §

Gällande lydelse

Grundläggande utbildning för förarprövare

Den grundläggande utbildning för förarprövare som avses i 7 c § 2 mom. 2 punkten är specialyrkesexamen för trafiklärare och avläggande av den del i examen som omfattar studier för förarprövare för förarexamen. Examensdelen måste uppfylla kraven enligt punkterna 3.1.1, 3.2.1 och 3.2.2 i bilaga IV till Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG om körkort.

7 i §

Praktik i ett företag som bedriver förarexamensverksamhet

Den som studerar den examensdel i specialyrkesexamen för trafiklärare som avses i 7 d § 1 mom. kan praktisera i ett företag som bedriver förarexamensverksamhet, om studeranden har tillstånd för undervisningspraktik enligt körkortslagen. På tillstånd för undervisningspraktik och beviljande av tillstånd tillämpas körkortslagen, om inte något annat föreskrivs nedan.

Föreslagen lydelse

Grundläggande utbildning för förarprövare

Den grundläggande utbildning för förarprövare som avses i 7 c § 2 mom. 2 punkten är *avläggande av den examensdel i specialyrkesexamen i trafikundervisning som behandlar arbete som förarprövare*. Examensdelen måste uppfylla kraven enligt punkterna 3.1.1, 3.2.1 och 3.2.2 i bilaga IV till Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG om körkort.

7 i §

Praktik i ett företag som bedriver förarexamensverksamhet

Den som studerar den examensdel i specialyrkesexamen *i trafikundervisning* som avses i 7 d § 1 mom. kan praktisera i ett företag som bedriver förarexamensverksamhet, om studeranden har tillstånd för undervisningspraktik enligt körkortslagen. På tillstånd för undervisningspraktik och beviljande av tillstånd tillämpas körkortslagen, om inte något annat föreskrivs nedan.

Denna lag träder i kraft den 20 .

4.

Lag

om ändring av 1 § i lagen om verkställighet av böter

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om verkställighet av böter (672/2002) 1 § 2 mom. 23 punkten, sådan den lyder
i lag 416/2025, som följer:

Gällande lydelse

1 §

Lagens tillämpningsområde

Denna lag innehåller bestämmelser om
verkställighet av följande administrativa
påföljder av straffkaraktär:

23) avgift för trafikförseelse enligt 268 § i
lagen om transportservice (320/2017),

Föreslagen lydelse

1 §

Lagens tillämpningsområde

Denna lag innehåller bestämmelser om
verkställighet av följande administrativa
påföljder av straffkaraktär:

23) påföljdsavgift enligt 255 b och 255 c § i
lagen om transportservice (320/2017) *och*
avgift för trafikförseelse enligt 268 § i den
lagen,

Denna lag träder i kraft den 20 .