

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

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att körkortslagen ändras. Syftet med propositionen är att främja trafiksäkerheten bland unga förare.

Enligt propositionen kompletteras förarutbildningen genom att den säkerhetsbetonade utbildning i upptäckande av risker som krävs av den som avlägger körkort samt utbildningskraven utökas. Dessutom ska körundervisningen i halkkörning i regel ges på övningsbana.

Dessutom ska en 17-åring med vårdnadshavarens samtycke kunna få begränsad kör rätt, som inte är i kraft klockan 00–05. Begränsad kör rätt för kategori B ska ge rätt att transportera endast en passagerare. Begränsningarna gäller tills förarens fyller 18 år. Som påföljd av körning i strid med begränsningen ska föraren kunna dömas till böter och meddelas körförbud.

Föraren ska använda ett kännetecken för minderåriga förare och att påföljden för brott mot skyldigheten blir avgift för trafikförseelse.

Transport- och kommunikationsverkets dispensförfarande, där 17-åringar utifrån en helhetsbedömning kan beviljas dispens för avläggande av körkort som ger rätt att köra personbil, slopas. Dessutom slopas undantaget för dem som studerar inom yrkesinriktad förarutbildning att få körkort som ger rätt att köra personbil och en fordonskombination som dras av en personbil som 17-åring.

Utbildningen i anslutning till meddelande av körförbud för nya förare utvidgas till att utöver nuvarande kör rätt för motorcykel och personbil omfatta även kör rätt för moped, lätt fyrhjuling och traktor samt förare som polisen meddelat temporärt körförbud.

Lagen utökas med bestämmelser om påföljd för den som gjort sig skyldig till fusk vid teoriprovet för förarexamen. Transport- och kommunikationsverket ska meddela en examinand och en tolk som gjort sig skyldig till fusk ett förbud på sex månader att delta i teoriprovet eller att bistå som tolk vid teoriprovet.

Det ska bli möjligt att byta ut körkort som utfärdats på Färöarna och Grönland mot finländskt körkort. I lagen föreslås dessutom ändringar av teknisk natur och ändringar som förtydligar regleringen.

Den föreslagna lagen avses träda i kraft den 1 oktober 2022.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
MOTIVERING	4
1 Bakgrund och beredning	4
1.1 Bakgrund	4
1.2 Den uppföljande undersökningen av körkortslagen	7
1.3 Beredning	9
2 Nuläge och bedömning av nuläget	10
2.1 Inledning	10
2.2 Dispens från ålderskravet för körkort för kategori B	11
2.3 Förarutbildning	12
2.4 Förarexamen	14
2.4.1 Förarutbildningens innehåll och omfattning	14
2.4.2 Fusk i teoriprovet för förarexamen	15
2.5 Körförbud och körförbudsutbildning	16
2.6 Körkort som utfärdats på Färöarna och Grönland	18
3 Målsättning	19
4 Förslagen och deras konsekvenser	19
4.1 De viktigaste förslagen	19
4.1.1 Förslag som främjar trafiksäkerheten bland unga	20
4.1.2 Övriga förslag	28
4.2 De huvudsakliga konsekvenserna	30
4.2.1 Ekonomiska konsekvenser	30
4.2.2 Konsekvenser för myndigheterna	36
4.2.3 Konsekvenser för miljön	41
4.2.4 Samhälleliga konsekvenser	42
4.2.5 Konsekvenser för de grundläggande fri- och rättigheterna	45
5 Alternativa handlingsvägar	46
5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser	48
5.1.1 Inga ändringar av regleringen	48
5.1.2 Utnyttjande av alternativa regleringsmetoder	48
5.1.3 Alternativa sätt att ändra körkortsregleringen	48
5.2 Lagstiftning och andra handlingsmodeller i utlandet	57
6 Remissvar	61
7 Specialmotivering	64
8 Bestämmelser på lägre nivå än lag	75
9 Ikraftträdande och övergångsbestämmelser	76
10 Verkställighet och uppföljning	77
11 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning	77
11.1 Inledning	77
11.2 Jämlighet	77
11.3 Rätt till liv	81
11.4 Skydd för privatlivet	81
11.5 Egendomsskydd och näringsfrihet	84
11.6 De föreslagna påföljdernas grundlagsenlighet	89
11.7 Delegering av lagstiftningsbehörighet	92

11.8 Skatter och avgifter	94
11.9 Överföring av förvaltningsuppgifter på andra än myndigheter	95
11.10 Tillämpning på Åland	99
LAGFÖRSLAG	100
Lag om ändring av körkortslagen	100
BILAGA	110
PARALLELLTEXT	110
Lag om ändring av körkortslagen	110
FÖRORDNINGSUTKAST	126
Statsrådets förordning om ändring av statsrådets förordning om körkort	126
ANDRA BILAGOR	129
BILAGA	129

MOTIVERING

1 Bakgrund och beredning

1.1 Bakgrund

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

I projektets inledningsskede ordnades som en del av ministeriets arbete med trafiksäkerhetsstra-tegin⁶ ett sakkunnigmöte med bland annat inbjudna experter inom beteendevetenskap, psyko-logi, mental hälsa, körundervisning och trafiksäkerhet. De olika experternas synpunkter är i fokus när man överväger effektivare metoder för att öka trafiksäkerheten bland unga förare. Trafiksäkerheten är summan av flera delfaktorer och en del av dem kan man försöka påverka genom lagstiftning. Diskussionerna vid mötet stödde beredningen av både trafiksäkerhetsstra-tegin och ändringen av körkortslagen.

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

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

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

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

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

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

Det inledda lagstiftningsprojektet för ändring av körkortslagen har samband med den trafiksäkerhetsstrategi som beretts vid ministeriet och som omfattar alla trafikformer. Statsrådet fattade ett principbeslut om en trafiksäkerhetsstrategi den 24 mars 2022. Syftet med strategin är att förbättra trafiksäkerheten på ett övergripande sätt och skapa förutsättningar för en trygg utveckling av trafiken i framtiden. I åtgärdsprogrammet för trafiksäkerhetsstrategin ingår sammanlagt 103 åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten inom olika trafikformer. Det är viktigt att de organisationer som utsetts att ansvara för att åtgärderna genomförs samarbetar och samverkar. Trafiksäkerheten för unga förare diskuterades i samband med beredningen av trafiksäkerhetsstrategin hösten 2020 som en del av temat attityder, kompetens och färdigheter samt sociala faktorer. Vid diskussionerna framkom klart målsättningen att trafikolyckorna bland unga ska sjunka från nuläget. I strategin definieras effektiva och verkningsfulla metoder för att också förbättra de ungas trafiksäkerhet.

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

Tänker man på halveringen av utsläppen från trafiken och transporterna är det motiverat att förhålla sig med reservation till främjandet av privatbilism. Även om antalet 17-åriga personbilsförare i trafiken har ökat efter lagreformen 2018, har samtidigt antalet 18-åringar som skaffat körkort för kategori B minskat. Under perioden 2019–2020 minskade antalet som avlade körkort för kategori B som 18-åring med 16 procent och antalet som avlade det som 17-åring ökade med 52 procent.¹⁰ År 2017 hade 75,2 procent av åldersgruppen 19-åringar skaffat körkort, medan 2021 hade bara 70,8 procent av åldersgruppen 19-åringar skaffat körkort. Dispensförfarandet har inte ökat det relativa antalet körkort bland unga i åldersklasserna.¹¹

Det avgörande för utsläppsutvecklingen är emellertid hur fordonens drivkraftsstruktur och trafikprestationerna i fråga om fordon som använder fossila bränslen utvecklas, inte antalet personer som har körkort. Om antalet körkilometer ökar mycket från den nuvarande nivån, riskerar också utsläppen samtidigt att öka. När det blivit lättare att få dispens har flera avlagt körkort för kategori B, men samtidigt har antalet avlagda körkort som krävs för att köra moped, mopedbil

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

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

¹⁰ Antalet som skaffat körkort för kategori B som 18-åring var 2019: 36925 och 2020: 31032, och antalet som skaffat körkort för kategori B som 17-åring med dispens var 2019: 9409 och 2020: 14316.

¹¹ Liikenne fakta: Uusien henkilöautokuljettajien liikenneturvallisuus <https://liikenne fakta.fi/fi/turvallisuus/tielii-kenne/uusien-henkioautonkuljettajien-liikenneturvallisuus>

eller motorcykel minskat.¹² Ur trafiksäkerhetssynvinkel är övergången till att färdas med bil en positiv trend.

1.2 Den uppföljande undersökningen av körkortslagen

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

År 2021 färdigställdes en översikt över konsekvenserna av lagändringarna vilken gällde i synnerhet unga förare¹³, och den del av den uppföljande undersökningen som gällde lagreformens ekonomiska konsekvenser¹⁴. År 2021 färdigställdes dessutom Transport- och kommunikationsverkets årliga uppföljande undersökning som gäller nyblivna förare¹⁵. I undersökningen ingår en särskild granskning som gäller dem som skaffat körkort som 17-åringar. Sist färdigställs den del av den uppföljande undersökningar som gäller trafiksäkerhetskonskvenser.

Transport- och kommunikationsverket publicerade i mars 2021 resultaten av den uppföljande undersökningen av körkortslagen och konsekvenserna av ändringarna av körkortslagen framför allt avseende unga förare¹⁶. I detta avsnitt redogörs samlat för de viktigaste undersökningsresultaten och observationerna med tanke på lagstiftningsprojektet.

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

De dispenser som beviljats kan granskas ur många synvinklar. Beträktat enligt landskap har flest dispenser beviljats unga bosatta i Nyland, Birkaland, Egentliga Finland och Norra Österbotten. I proportion till den 17-åriga befolkningen var antalet körrätter för kategori B vid utgången av 2019 minst i Nyland (9 procent av åldersklassen) och störst i Södra Österbotten (33 procent av åldersklassen). Förhållandevis många körrätter finns också i Kajanaland, Lappland, Södra Savolax och Satakunta. På basis av resultaten ansöker män oftare om dispens än kvinnor och 2020 beviljades 61,5 procent av dispensererna män och 38,5 procent kvinnor.

Utöver dispens har också undervisning med undervisningstillstånd ökat i popularitet efter lagreformen och ansökningarna om undervisningstillstånd har ökat betydligt i antal. Åren 2019–2020 hade cirka 34 procent av de godkända körproven avlagts av elever som tar körkort med undervisningstillstånd medan andelen var cirka 20 procent åren 2016–2017. Enligt resultaten klarar sig 17-åringar allra bäst i körprovet, när man granskar framgången i körprovet i samband med förarexamen utgående från ålder. Av 17-åringarna klarar 74 procent körprovet vid första försöket, av 18-åringarna 64 procent och av över 18-åringarna 45 procent. Fenomenet upprepas

¹² Uusien kuljettajien seuranta tutkimus Ikäpoikkeusluvalla ajokortin suorittaneiden tyytyväisyys kuljettajaopetukseen ja kokemukset liikenteestä (Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 4/2021).

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

¹⁴ Ajokorttilain uudistuksen taloudelliset vaikutukset (Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 18/2021)

¹⁵ Uusien kuljettajien seuranta tutkimus: Tyytyväisyys kuljettajaopetukseen ja kokemukset liikenteestä, vuoden 2020 aineisto (Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 6/2021).

¹⁶ Kuljettajaopetuksen ja -tutkinnon uudistus vuonna 2018: Katsaus lakimuutoksen vaikutuksiin (Traficomin julkaisu 6/2021).

när man granskar samma grupp utifrån undervisningssättet, dvs. den procentandel som klarar körprovet vid det första försöket var högst bland de yngsta aspiranterna.

Av bilskoleeleverna har 17-åringarna i medeltal 11,5 timmar körundervisning före det första körprovet, 18-åringarna 12,2 timmar och över 18-åringarna 13,5 timmar. Vid undervisning med undervisningstillstånd har 17-åringarna i genomsnitt 35 timmar undervisning före det första körprovet, 18-åringarna 33,4 timmar och över 18-åringarna 33 timmar. Antalet undervisningstimmar kan inte helt förklara procentandelarna godkända enligt olika åldersgrupper och undervisningssätt.

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

De resultat av den uppföljande undersökningen av körkortslagen som är klara visar att 17-åringar proportionellt sett gör sig något oftare skyldiga till brott som leder till körförbud än 18-åringa eller 19-åringa nya personbilsförare¹⁷. Av de förare som fått körkort för kategori B som 17-åringar gjorde 3,31 procent sig skyldiga till ett brott som ledde till körförbud medan de fortfarande var 17 år gamla. Av de som fått körkort som 18-åringar gjorde 3,01 procent sig skyldiga till ett brott som ledde till körförbud medan de fortfarande var 18 år gamla och av 19-åringarna gjorde 1,28 procent sig skyldiga till ett brott som ledde till körförbud medan de fortfarande var 19 år gamla. Skillnaden mellan 17- och 18-åringarna är mycket liten, endast 0,3 procentenheter. Motsvarande skillnad mellan 18- och 19-åringarna är 1,73 procentenheter.

Skillnaden mellan åldersgrupperna var på samma nivå när fallen av grovt äventyrande av trafiksäkerheten separerades från de körförbud som meddelats. Skillnaden mellan 17- och 18-åringar är 0,39 procentenheter och mellan 18- och 19-åringar 0,59 procentenheter. Däremot förändrades bilden när fallen av grovt äventyrande av trafiksäkerheten sattes i relation till temporära körförbud enligt åldersgrupp. Grovt äventyrande av trafiksäkerheten var orsaken till körförbud bland 17-åringa förare med körkort för kategori B i 40,78 procent av fallen. Skillnaden jämfört med 18-åringa förare var 8 procentenheter. Grovt äventyrande av trafiksäkerheten var orsaken till 32,11 procent av de temporära körförbuden bland 18-åringar och bland 19-åringar var andelen 29,47 procent. Männen var klart överrepresenterade i alla dessa åldersgrupper när det gäller meddelade körförbud. Av 17-åringarna meddelades 3,31 procent temporärt körförbud

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

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

som 17-åring och av dem var 91 procent män. Skillnaderna mellan åldersgrupperna syntes också när man granskade det första året med körkort. I materialet för den uppföljande undersökningen gjorde sig förare som fått körkort som 17-åringar skyldiga till körförbudsförseelse 1,8 gånger oftare än förare som fått körkort som 18-åringar under sitt första år med körkort. Skillnaden minskade dock till cirka 1 procentenhet när åldern då förarens körkort börjat samt förseelserna standardiserade, dvs. de var desamma. Utgångspunkt för granskningen var den ålder då körkort förvärvats samt det år då körkorten börjat. Det är viktigt att beakta att vid granskningstidpunkten hade inte alla unga som var med ännu fullgjort sitt första hela år med körkort.

Enligt resultaten av den uppföljande undersökningen av körkortslagen inverkar åldern på sannolikheten för om den unga på nytt gör sig skyldig till ett brott som leder till körförbud eller inte. Resultaten visar att förare som vid 17 års ålder i sin körkortshistoria har ett tidigare brott som lett till körförbud med större sannolikhet gör sig skyldiga till ett sådant på nytt efter att de fått körkort för kategori B än nya 18- och 19-åriga personbilsförare. Största delen av de nya förare som meddelats körförbud gör sig endast en gång skyldiga till ett brott som leder till körförbud under det första året med körkort. Körkortshistorian verkar således ha ett starkt samband med hur riskfritt unga förare klarar av att agera i trafiken.

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

I resultaten av den uppföljande undersökningen framträdde betydelsen av årstiden, veckodagen och tiden på dygnet för riskbeteende i trafiken. I årstidsjämförelsen meddelades 17-åriga nya förare oftare körförbud under våren och sommaren än 18-åringar. Skillnaden mellan åldersgrupperna var 1,16 procentenheter. Under hösten och vintern var skillnaden mellan åldersgrupperna bara 0,32 procentenheter. Vid en månadsgranskning meddelades flest körförbud för 17- och 18-åringar under sommarmånaderna. Bland 17-åringarna meddelas flest körförbud i maj–september, medan antalet körförbud för 18-åringar är störst i april, maj och juni. Körförbud för 19-åriga förare meddelas antalsmässigt flest i april, maj och september. Enligt resultaten meddelades 17-, 18- och 19-åriga förare flest körförbud natten mellan fredag och lördag samt natten mellan lördag och söndag.

1.3 Beredning

I den inledande fasen av lagstiftningsprojektet ordnades som ett led i ministeriets trafiksäkerhetsstrategiarbete¹⁸ ett expertmöte, till vilket expert på bland annat beteendevetenskaper, psykologi, mental hälsa, körundervisning och trafiksäkerhet inbjöds. Mötet stödde beredningen av den bedömningspromemoria som utarbetats i projektets inledande skede. Den *bedömningspromemoria om ändringar i körkortslagen – trafiksäkerheten bland unga* som beretts vid kommunikationsministeriet var ute på remiss mellan den 26 maj och den 23 juni 2021.

¹⁸ Information om projektet med en trafiksäkerhetsstrategi: <https://valtioneuvosto.fi/sv/projektet?tunnus=LVM054:00/2019>.

Beredningen av regeringens proposition inleddes i enlighet med beslutet om lagstiftningsprojektet i maj 2021. Propositionen har beretts vid kommunikationsministeriet i samarbete med Transport- och kommunikationsverket. Vid beredningen av propositionen har remissvaren beträffande bedömningspromemorian beaktats. Under den fortsatta beredningen av propositionen har ministeriet begärt att få Polisstyrelsens åsikter, och bland annat konsekvensbedömningen har kompletterats utifrån dem.

Under lagstiftningsprojektet har ministeriet hört en mångfald av aktörer som företräder unga. Dessutom har man hör bland annat myndigheter, trafikorganisationer och bilskolor. Det var möjligt att yttra sig om utkastet till proposition mellan den 6 oktober och den 17 november 2021. Ministeriet ordnade ett samråd om utkastet till proposition för de viktigaste referensgrupperna den 1 november 2021. Den 28 januari 2022 ordnades ett öppet samråd om de ändringar som planerades under den fortsatta beredningen av utkastet till proposition, mer omfattande ändringar av minderårigas kör rätt för kategori B. Ett stort antal olika referensgruppen inbjöds. Dessutom har rådet för bedömning av lagstiftningen bedömt utkastet till proposition i mars 2022. Utåtandet finns på statsrådets webbplats, adress: <https://vnk.fi/arviointineuvosto/lausunnot>.

Stråvan har varit att informera de unga om lagstiftningsprojektet och den eventuella lagändringen i sociala medier under beredningen av projektet. Transport- och kommunikationsverkets tjänsteperson med ansvar för körkort har skapat ett TikTok-konto på körkortstemat för att nå unga. Dessutom presenterades lagstiftningsprojektet på ett distansmöte som Ungdomsparlamentets kommunikationsutskott ordnade den 25 mars 2022.

Vid den tidpunkt då regeringens proposition bereddes fanns det begränsat med forskningsrön om hur de förslag som ingår i den påverkar trafiksäkerheten och därför baserar sig förslagen i stor utsträckning på tjänstemannabedömningar. Det har gått endast en kort tid sedan totalreformen av körkortslagen 2018 och avsikten är att den del av den uppföljande undersökningen av körkortslagen som gäller trafiksäkerheten ska bli klar senvåren 2022.

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

Propositionen har granskats av justitieministeriets laggranskning.

2 Nuläge och bedömning av nuläget

2.1 Inledning

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

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

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

2.2 Dispens från ålderskravet för körkort för kategori B

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

Genom den lagändring som företogs 2018 lindrades kriterierna för att bevilja dispens för 17-åringar. Tidigare krävdes för beviljande av dispens särskilt vägande skäl och behovet av körkort och att färdas granskades huvudsakligen med avseende på plötsliga och allvarliga förändringar som inträffat i familjen. På grund av detta beviljades i regel endast några dispenser per år och till exempel 2017 inlämnades 61 ansökningar men endast 11 dispenser beviljades¹⁹. Efter lagändringen beaktas som kriterier för beviljande av dispens i första hand den ungas egna behov av att färdas. Transport- och kommunikationsverket får bevilja en 17-åring dispens av särskilda skäl. Särskilda skäl för beviljande av dispens är långa avstånd eller bristfälliga kollektivtrafikförbindelser, som regelmässigt gör det svårt att ta sig till skola, arbete, utbildning på arbetsplatsen eller regelbunden och målinriktad hobby. En orsak kan också vara skäl relaterade till den sökandes hälsa. Resorna ska överskrida de gränser för skälighet som fastställts avseende avstånd eller restid: minst en timmes restid med kollektivtrafik i en riktning, minst fem kilometers gångavstånd i en riktning när kollektivtrafik inte finns tillgänglig eller minst en och en halv timmes restid i en riktning på grund av gleasa kollektivtrafikförbindelser.

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

På grund av den lagändring som genomfördes 2018 har antalet ansökningar om dispens ökat kraftigt (1.7–31.12.2018: 2601 st., 2019: 14 513 st., 2020: 17 316 st., 1.1–30.6.2021: 9777 st.). Andelen positiva beslut om dispens har varit över 90 procent och antalet beviljade dispenser var som följer: 2018: 1200, 2019: 11 986 och 2020: 15 795. Antalet ansökningar om dispens har ökat brantare än vad man kunde förvänta sig när reformen genomfördes och till följd av det ökade antalet ansökningar motsvarar förfarandet inte längre helt och hållet sitt syfte. Fallspecifik bedömning av en ung persons behov av att färdas är ett administrativt tungt förfarande och endast färre än tio procent av ansökningarna är sådana att de inte uppfyller villkoren för beviljande av dispens. Enligt uppgifter från Transport- och kommunikationsverket skulle det med nuvarande antal ansökningar behövas personresurser motsvarande uppskattningsvis 13–14 årsverken för att behandla dispensererna. Antalet ansökningar har fortsatt att öka 2021. Under de första tre månaderna 2020 inlämnades sammanlagt 4615 ansökningar och i början av 2021 inlämnades sammanlagt 5336 ansökningar (en ökning med 16 procent jämfört med början av

¹⁹ Enligt uppgifter från Transport- och kommunikationsverket väcktes 2017 61 ansökningar som dispens: av de sökande fick 47 avslag, 11 beviljades dispens och tre ansökningar återtogs under ansökningsprocessen.

2020). Antalet dispenser visar att en stor del av dem som är under 18 år behöver färdas regelbundet på grund av till exempel studier eller arbete.²⁰

Utöver dispens som beviljats av Transport- och kommunikationsverket är det möjligt att avvika från minimiålderskravet för körkort för kategori B med stöd av deltagande i yrkesinriktad förarutbildning (5 § 6 mom. i körkortslagen). Utbildningen ska omfatta erhållande av körkort för lastbil eller buss. När personen anländer till teoriprovet i förarexamen ska studierna påvisas med ett intyg utfärdat av läroanstalten. Innan minimiåldern har uppnåtts berättigar körrätten endast till körningar i anslutning till studierna. En 17-årig studerande som fått körkort för kategori B eller BE får sålunda köra mellan läroanstalten, arbetspraktikplatsen och hemmet samt sköta de körningar som hör till studierna på arbetsplatsen eller läroanstalten. Av samtliga som fått körkort för personbil som 17-åring avlägger under 3 procent körkort för kategori B på denna grund.²¹

I ljuset av det ökade antalet ansökningar och positiva beslut om dispens anses förfarandet med dispens i sin nuvarande form inte vara ändamålsenligt. År 2018 avlade 928 personer körkort för kategori B som 17-åringar och 2021 var antalet upp i 16 487 personer. Andelen har ökat efter lagändringen 2018. Dessutom uppfyller merparten av ansökningarna villkoren för beviljande av dispens. Den fallspecifika bedömningen av ungas behov av att färdas är ett administrativt tungt och tidskrävande förfarande, särskilt med nuvarande antal ansökningar. En skärpning av kriterierna för att bevilja dispens skulle enligt den bedömning som gjorts under lagberedningen åter ha en negativ inverkan på de ungas möjligheter att färdas framför allt på de områden där det finns få kollektivtrafikförbindelser. Ett slopande av dispensförfarandet skulle ge de unga rättvisare möjligheter att färdas. På dessa grunder anses det nödvändigt att dispensförfarande slopas. Det vore samtidigt ändamålsenligt att avstå från begränsningarna i 5 § 6 mom., som gäller dispens som beviljats på grund av yrkesutbildning och som begränsar körrätten till endast körningar som hör till studierna.

2.3 Förarutbildning

I 35 § i körkortslagen finns bestämmelser om utbildningskraven för körkort i grupp 1²². Enligt 35 § 1 mom. i lagen ska en person som avlägger körkort i grupp 1 och som inte redan har ett körkort i denna grupp oberoende av körkortskategorin få så kallad utbildning för personer som avlägger det första körkortet (utbildning för första körkort). Utbildningen ger baskunskaper om trafiksystemet, samspelet och riskerna i trafiken, faktorer som hänför sig till säkerheten för olika kategorier av trafikanter, ansvar och skyldigheter som hänför sig till framförandet av motor-drivna fordon samt andra krav på en körstil som är säker och tar hänsyn till miljön. Utbildningen genomgås på endast en gång och kan ges i form av teoriundervisning. Enligt 11 § i statsrådets förordning om körkort omfattar utbildningen fyra timmar. Innehållet i utbildningen för första körkort fastställs mer ingående genom Transport- och kommunikationsverkets föreskrift²³.

Riskfaktorer som identifierats hos unga förare är bland annat överhastighet, underlåtenhet att använda säkerhetsanordningar, körning i berusat tillstånd och bristande hänsyn till annan trafik. Genom utbildningen för första körkort försöker man påverka just dessa faktorer. Utbildningen beskrivs i regeringens proposition RP 146/2017 rd. Syftet med utbildningen är att hjälpa föraren

²⁰ I det nuvarande förfarandet ska behovet att regelbundet färdas, exempelvis till arbete eller hobbyer, påvisas.

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

²¹ Under perioden 2018–2020, totalt 741 körkort.

²² Körkortskategorierna i grupp 1 är AM, A1, A2, A, B, BE och T.

²³ Trafiksäkerhetsverkets föreskrift TRAFI/18934/03.04.03.00/2018.

att uppfatta samspelet i trafiken och de risker som hänför sig till det, det ansvar och de skyldigheter som hänför sig till körning av fordon samt olika faktorer som inverkar på körbeteendet, såsom vilket samband användning av alkohol eller narkotika eller trötthet har med uppkomsten av farliga situationer. Dessutom är syftet att från första början handleda den som avlägger körkort att tillägna sig sådana attityder som ett säkert trafikbeteende förutsätter och en vilja att agera säkert och ansvarsfullt i trafiken. Kravet på utbildning för första körkort fogades till lagen genom reformen 2018²⁴.

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

Efter det att kravet på undervisning på övningsbana slopades 2018 har simulatorundervisning i allt högre grad ersatt den undervisning i körning i halt väglag som getts på övningsbana. Redan dessförinnan, 2010 gallrades det bland den obligatoriska undervisningen på övningsbana så att det blev möjligt att ersätta undervisning på övningsbana med en alternativ undervisningsform, om avståndet till en övningsbana översteg 120 kilometer²⁵. Vid den tidpunkt då propositionen skrivs är antalet övningsbanor 36 enligt uppgifter från Transport- och kommunikationsverket²⁶.

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

I Transport- och kommunikationsverkets uppföljningsundersökning av unga förare²⁷ granskas nya förares tillfredsställelse med förarutbildningen och deras upplevelser av trafiken. Enligt uppföljningsundersökningen var det allmänna betyget för de färdigheter som förarutbildningen ger 4,2 på skalan 1–5. Betyget var något lägre än de föregående två åren, men på längre sikt ändå i närheten av medelvärdet och i fråga om flera delfaktorer över det. Också den allmänna tillfredsställelsen med både förarutbildningen och förarexamens innehåll fick medelbetyget 4,2 av dem som svarade, vilket ligger mycket nära värdet 2019 och på längre sikt över medelvärdet. Av de olika delområdena var de som svarade klart missnöjdast med de färdigheter de fått för körning i svåra förhållanden samt med övningarna i körning i mörker och halt väglag. Särskilt de som fått körundervisning med simulator gav på samma sätt som under tidigare år sämst betyg

²⁴ Lagen om ändring av körkortslagen 387/2018

²⁵ Kommunikationsministeriets förordning 93/2010, 3 §.

²⁶ Bokföringen av övningsbanor är inte ajour och det kan finnas brister i den, eftersom Transport- och kommunikationsverkets tillsynsuppgift upphörde 2018.

²⁷ Uusien kuljettajien seurantatutkimus: Tyytyväisyys kuljettajaopetukseen ja kokemukset liikenteestä, vuoden 2020 aineisto (Traficomint tutkimuksia ja selvityksiä 6/2021).

åt körundervisningen. Trafikundervisningens betydelse framhövdes i den verbala responsen från dem som svarade, där de viktigaste temana var önskemål om större körundervisningsvolymen samt att simulatorundervisningen är orealistisk. Det bör emellertid påpekas att svarsgraden på undersökningen som genomfördes i form av en enkät var bara 21 procent och att könsfördelningen bland dem som svarade var snedvriden. Man kan ändå anta att resultaten av uppföljningsundersökningen i någon mån beskriver nya förarens tillfredsställelse med förarutbildningen.

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

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

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

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

2.4 Förarexamen

2.4.1 Förarutbildningens innehåll och omfattning

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

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

Avsnitt om upptäckande av risker infördes i förarexamen och möjligheterna att ge respons på examen effektiviserades.

Förarexamen har auditerats 2016 och det har gjorts en heltäckande utredning om behoven av att utveckla den. Förarexamen borde utvecklas i enlighet med de iakttaga utvecklingsbehoven. Det borde ses till att förarexamina håller jämn kvalitet och det borde säkerställas att verksamheten är tillförlitlig genom tillräckliga anvisningar och tillräcklig övervakning. Det bör ses till att de som tar emot körprovet i förarexamen är utbildade och kompetenta, så att de har en klar uppfattning om målen för examen och den bedömningsförmåga och övriga färdigheter som behövs för att nå målen.

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

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

2.4.2 Fusk i teoriprovet för förarexamen

Enligt uppgift från Transport- och kommunikationsverket har fusket vid teoriprovet för förarexamen ökat. Det ökade antalet fuskfall kan delvis förklaras med att fusk upptäcks effektivare än förr. Nuförtiden finns det kameraövervakning i provlokalerna. I föreskriften om teoriprov för förarexamen förbjuds entydigt att utrustning eller material som kan användas för att fuska i provet tas med till provlokalen, att kopiera provfrågor samt att vidarebefordra provfrågor.²⁸ Vid de fuskfall som konstaterats i teoriproven har exempelvis mobiltelefoner, hörlurar, annan kommunikationsutrustning eller lagringsmedier eller material eller utrustning som kan användas antingen för att fuska i provet eller kopiera provfrågorna tagits med till provlokalen. I en del fall har den som avlagt provet gett sig ut för att vara någon annan och försökt göra provet för en annan person. År 2020 underkändes teoriprovet på grund av fusk i 87 fall; 56 i teoriprovet för förarexamen och 21 i teoriprovet för yrkeskompetens.

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

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

²⁸ Transport- och kommunikationsverket, föreskrift om teoriprov för förarexamen 2021.

Under de senaste åren har uppmärksamhet fästs på sanktioner för verksamhet som är att betrakta som fusk även i fråga om annan lagstiftning. Bestämmelser om fusk som konstaterats vid prov för taxiförare finns i 246 a § i lagen om transportservice (se lag 299/2021 och RP 176/2020 rd). Enligt paragrafen ska vid avläggande av prov för taxiförare och företagarpöv för taxitrafik den som ordnar provet avbryta provet för en person som gjort sig skyldig till fusk och underkänna provprestationen. Transport- och kommunikationsverket meddelar därtill ett tidsbundet förbud på sex månader att delta i provet för taxiförare för den som konstateras ha gjort sig skyldig till fusk vid provet.

Vid den tidpunkt då denna proposition skrivs behandlar riksdagen regeringens proposition med förslag till lag som innehåller en bestämmelse om fusk även i fråga om det ADR-körtillståndspöv som förutsätts av förare av fordon som transporterar farliga ämnen och i provet för säkerhetsrådgivare.

Fuskfall har uppdagats inte bara i teoriprovet utan också i körprovet för förarexamen. Det nuvarande förfarandet har upplevts som fungerande och det anses vara tillräckligt när det gäller körprovet och det fusk som uppdagats där. Det är möjligt att anlita tolk också i körprovet för förarexamen. Med beaktande av kör- och manöverprovets annorlunda karaktär har den som avlägger provet inte lika klar nytta av verksamhet som är att betrakta som fusk (till exempel av en tolk som ger anvisningar vid sidan av tolkningen) som i teoriprovet. I anvisningen om körprovet för förarexamen och manöverprovet beskrivs hur tolken får bistå vid körprovet och hur man förfar i situationer där tolken inte förfar korrekt.²⁹

Det anses behövlig att föreskriva om fusk i teoriprovet i körkortslagen, och ändringen bedöms minska försöken att fuska och öka trafiksäkerheten.

I Sverige avstängs en körkortsaspirant som gör sig skyldig till fusk från teoriprovet för en viss tid under vilken han eller hon inte får delta i provet. Förfarandet gäller alla förarexamina som avläggs vid Trafikverket. Transportstyrelsen, som är den myndighet som ansvarar för saken, anser att åtgärder mot fusk främjar EU:s nollvision för trafiksäkerheten att minska antalet döda och skadade i trafiken. I sin rapport föreslår Transportstyrelsen att den som gör sig skyldig till fusk ska avstängas för två år.³⁰ I Norge avstängs den som gjort sig skyldig till fusk i teoriprovet för förarexamina för 3–12 månader. Statens vegvesen, som är den myndighet som svarar för proven för förarexamen, har 2020 skärpt förfarandet med avstängning så att det gäller både dem som gjort sig skyldiga till fusk och dem som försökt fuska.³¹ Avstängningens längd beror på hur allvarligt fuskets varit: till exempel användning av mobiltelefon för att söka efter rätta svar betraktas som en lindriga gärning än systematiskt fusk. Den föreslagna ändringen av körkortslagen och förbudet mot att delta i provet under sex månader är i linje med dessa lösningar som används i grannländerna.

2.5 Körförbud och körförbudsutbildning

Kapitel 7 i körkortslagen innehåller bestämmelser om körförbud och andra påföljder. Enligt lagen meddelar polisen en förare av ett fordon körförbud. I enlighet med vad som föreskrivs i lagens 64 § kan körförbud till följd av brott meddelas bland annat på följande grunder: förande

²⁹ Transport- och kommunikationsverkets anvisning om körprov.

³⁰ Transportstyrelsen, Uppdrag att föreslå åtgärder mot fusk vid förarprov och illegal utbildningsverksamhet (30.9.2020): [Uppdrag att föreslå åtgärder mot fusk vid förarprov och illegal utbildningsverksamhet \(transportstyrelsen.se\)](https://www.transportstyrelsen.se/om-oss/presse/aktuellt/2021/12/fikk-ett-ars-karantene-for-a-jukse-pa-teoriproven/) (s. 30).

³¹ Statens Vegvesen (22.12.2021): <https://www.vegvesen.no/om-oss/presse/aktuelt/2021/12/fikk-ett-ars-karantene-for-a-jukse-pa-teoriproven/>.

av fortskaffningsmedel utan behörighet, äventyrande av trafiksäkerheten som tyder på allvarlig likgiltighet, grovt äventyrande av trafiksäkerheten, rattfylleri samt grovt rattfylleri. Utöver körförbud till följd av brott ska polisen meddela en körrättsinnehavare körförbud, om han eller hon inte uppfyller villkoren för körkortstillstånd, bryter mot ett villkor enligt 16 § 1 mom. 4 punkten i körkortslagen³², inte har lämnat in läkarutlåtande enligt 20 § 4 mom. eller 112 § 3 mom. inom den lagstadgade tidsfristen eller inte inom den tid som polisen satt ut lämnat in ett i 20 § 1 mom. avsett läkarutlåtande eller ett i 3 mom. avsett utlåtande av en optiker eller intyg över ny förar-examen, nytt körprov eller nytt prov på körförmåga som avlagts med godkänt resultat. För vissa gärningen kan villkorligt körförbud meddelas. Med stöd av lagens 65 § kan polisen meddela en körrättsinnehavare körförbud också på grundval av återkommande förseelser. Bestämmelser om temporärt körförbud ingår i 70 §.

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

Körförbuden överfördes från domstolen till polisen 2019 (se lag 96/2018 och RP 103/2017 rd). Vid beredningen av lagändringen framförde olika aktörer att körförbudssystemet är förenat med mer omfattande ändringsbehov. Det anses inte vara ändamålsenligt att föreslå några större ändringar i bestämmelserna om körförbud i samband med detta lagstiftningsprojekt, utan det anses att lagstiftningen om körförbud och körförbuds-förfarandet behöver granskas mer omfattande som en helhet. Under remissbehandlingen av bedömningspromemorian uttalade sig inrikesministeriets polisavdelning på ett överstämmande sätt om detta. En ändring av lagstiftningen om körförbud och nuvarande förfaranden förutsätter förvaltningsövergripande samarbete. Polisstyrelsen har inlett ett projekt för att utveckla ett elektroniskt ärendehanteringssystem för körrättsärenden och det nya Ajo-systemet införs tidigast 2023³³. Också införandet av polisens elektroniska ärendehanteringssystem kan förutsätta lagändringar.

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

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

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

³² Punkten har upphävts genom lag 387/2018, men lagen innehåller fortfarande hänvisningar till denna punkt.

³³ Behandlings- och arkiveringssystemet för körrättsärenden som ankommer på polisens ansvar heter Ajo.

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

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

2.6 Körkort som utfärdats på Färöarna och Grönland

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

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

Körkort som utfärdats på Färöarna och Grönland godkänns i Danmark på vissa villkor. Körkort som utfärdats på Färöarna medför rätt att köra i Danmark och får bytas ut mot danskt körkort utan ny förarexamen, men det krävs inte att den som flyttar permanent till Danmark byter ut sitt körkort. Körkort som utfärdats på Grönland medför rätt att köra i Danmark endast om körkortsinnehavaren är fast bosatt någon annanstans än i Danmark och uppfyller de krav som gäller i Danmark för minimiålder för körkort. Om körkortsinnehavaren blir fast bosatt i Danmark ska körkortet bytas ut mot ett danskt körkort inom 90 dagar. Byte förutsätter avläggande av ny förarexamen.

På Färöarna tillämpar man i stor utsträckning EU:s körkortslagstiftning, och därför erkänns färöiskt körkort i större utsträckning än grönländskt körkort. Ett körkort som beviljats på Färöarna får bytas ut utan ny förarexamen också i Sverige, Norge och Island samt Storbritannien. EU:s lagstiftning förutsätter att när tredje länders körkort byts ut, ska det antecknas på körkortet vem som beviljat det ursprungliga körkortet. När körkort som utfärdats på Färöarna byts ut i Danmark antecknas Färöarna som beviljare av körkortet. Enligt Danmark är orsaken till att körkort som utfärdats på Grönland behandlas annorlunda att körundervisningen och lagstiftningen om utfärdande av körkort avviker från dansk lagstiftning. I Norge får körkort för kategori B som

utfärdats på Grönland från och med den 1 januari 1995 bytas ut mot motsvarande körkort utan att avlägga körprov. Körprov ska avläggas inom ett år från det att man blev fast bosatt i Norge.

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

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

3 Målsättning

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

Strävan är att främja trafiksäkerheten bland unga genom den helhet som bildas av de åtgärder som föreslås i propositionen. Genom att begränsa körning nattetid och antalet passagerare i fordonet strävar man efter att främja trafiksäkerheten särskilt bland unga, men också trafiksäkerheten överlag. Strävan med märket som anger att föraren är minderårig är att stödja polisens övervakning till exempel när det gäller efterlevnaden av de ovannämnda begränsningarna samt att påverka nyblivna förares trafikbeteende. Syftet med utvidgningen av körförbudsutbildningen är att på ett mera heltäckande sätt än förr styra nyblivna förare som meddelats körförbud till sådan ytterligare utbildning som de behöver och som konstaterats vara effektiv, vilket förebygger nya körförbud och främjar trafiksäkerheten. Syftet med att utveckla förarutbildningen är att ge nya förare bättre beredskap än förr att bedöma sitt eget trafikbeteende och dess konsekvenser för trafiksäkerheten, samt att identifiera och hantera riskfyllda situationer. Genom att ingripa i fusk i teoriprovet för förarexamen strävar man efter att främja nyblivna förares kunskaper och främja trafiksäkerheten. Propositionens syfte är vidare att det ska bli smidigare att skaffa körkort och att myndigheternas verksamhet ska bli smidigare. Dessutom föreslås andra ändringar av teknisk natur.

4 Förslagen och deras konsekvenser

4.1 De viktigaste förslagen

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

beredningen har man dessutom utnyttjat iakttagelserna i den rapport om trafikolyckor bland unga i Europa som publicerades i oktober 2021³⁴.

4.1.1 Förslag som främjar trafiksäkerheten bland unga

Begränsad kör rätt för kategori B

För 17-åringar föreslås möjlighet att avlägga kör rätt för kategori B med vårdnadshavarens samtycke. Bestämmelser om kör rätten föreslås ingår i 5 § 6 mom. i körkortslagen. Genom förslaget blir det möjligt att avlägga kör rätt för kategori B och att köra fordon som förutsätter kör rätt för kategori B³⁵ innan man uppnår den lagstadgade minimiåldern, som 17-åring.

I 4 § i lagen angående vårdnad om barn och umgängesrätt (361/1983) föreskrivs i fråga om vårdnadshavarens uppgifter att vårdnadshavaren ska, innan han eller hon fattar beslut i barnets personliga angelägenheter, samtala om saken med barnet, om det med beaktande av barnets ålder och utvecklingsnivå samt frågans natur är möjligt. I 5 § föreskrivs det om samarbete mellan vårdnadshavare. Enligt 1 mom. ansvarar barnets vårdnadshavare gemensamt för de uppgifter som hör till vårdnaden om barnet och fattar gemensamt beslut som gäller barnet, om inte annorlunda är stadgat eller bestämt, och enligt 2 mom. kan vårdnadshavarna dock endast avgöra ett ärende som har avsevärd betydelse för barnets framtid gemensamt, om inte barnets bästa uppenbarligen kräver annat. Under lagberedningen har det ansetts att förvärvande av kör rätt för kategori B med vårdnadshavarens samtycke, som sker tidigast ett år innan den unga personen uppfyller kravet på minimiålder (18 år), inte är ett sådant i lagen avsett ärende som har avsevärd betydelse för barnets framtid. En vårdnadshavarens samtycke har i praktiken konstaterats vara en fungerande lösning när det gäller såväl det nuvarande dispensförfarandet som körkortstillstånd som gäller andra körkortsklasser (t.ex. körkort som krävs för att köra moped och mopedbil). Förfarandet har tillämpats sedan 2018. I enlighet med bestämmelsen om samarbete mellan vårdnadshavare (361/1983, 5 §) gäller skuldigheten att gemensamt fatta beslut som gäller barnet enligt den bedömning som gjorts under lagberedningen också anskaffning av körkort. Utifrån det som sägs ovan kan man förvänta sig att vårdnadshavaren har diskuterat saken med barnets andra vårdnadshavare innan han eller hon ger sitt samtycke, och även med barnet. Vårdnadshavarna får således sinsemellan avgöra eventuella meningsskiljaktigheter.

Kör rätten för kategori B för minderåriga begränsas av trafiksäkerhetsskäl. Bestämmelser om dessa begränsningar ingår i den nya 5 a §. På grund av begränsningarna hänvisas det i denna proposition till 17-åringars kör rätt för kategori B också som begränsad kör rätt för kategori B. På grundval av åldersklassens storlek och dispensernas ökade popularitet bedöms att på årsnivå kan den begränsade kör rätten för kategori B beröra cirka 20 000–30 000 förare.

Den första begränsningen som föreslås är att kör rätten begränsas under de tider som konstaterats vara de mest riskbenägna, dvs. nattetiden klockan 00–05. Det föreslås att begränsningen ska gälla tills kör rättsinnehavaren fyller 18 år. I det utkast till regeringens proposition om ändring av körkortslagen som var ute på remiss i oktober 2021 föreslogs det att begränsningen som gäller körning nattetid skulle gälla endast lördagar och söndagar (klockan 00–05). På grund av

³⁴ European Transport Safety Council: Reducing road deaths among young people aged 15 to 30. PIN Flash Report 41, oktober 2021. https://etsc.eu/wp-content/uploads/PIN-Flash-41_web_FINAL.pdf.

³⁵ Fordon med en totalvikt som inte överstiger 3 500 kg och som är konstruerade och tillverkade för att ta högst åtta passagerare utöver föraren. Exempelvis personbil, paketbil och husbil.

remissvaren och den offentliga debatten har förslaget omvärderats. Under den fortsatta beredningen av utkastet till proposition beslöt man att utvidga begränsningen till alla veckodagar.

Det finns flera orsaker till att utvidga begränsningen till hela veckan. Enligt Transport- och kommunikationsverkets olycksuppgifter för 2019–2020³⁶ inföll 11 procent av de olyckor under veckan som ledde till personskador och där en 17-årig personbilsförare var involverad under vardagsnätter (måndag–fredag klockan 00–05). Av olyckorna inföll 12 procent under veckoslutsnätter (lördag–söndag klockan 00–05). Skillnaden mellan den andel olyckor som inträffar under vardagsnätter och under veckoslutsnätter är således mycket liten. Genom att utvidga begränsningen kan man anta att det finns möjlighet att uppnå en större trafiksäkerhetsökande effekt än det tidigare förslaget. Begränsningen gäller på så vis också söckenhelger och i större utsträckning 17-åringars ferietider, då man bedömer att riskbenäget trafikbeteende är vanligare. Utöver eventuella positiva trafiksäkerhetseffekter skulle en utvidgning av begränsningen till alla veckodagar vara en klar lösning med tanke på medborgarna och polisens övervakning.

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

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

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

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

Ministeriet har utrett hur en begränsning av körning nattetid kunde genomföras. Ministeriet har bett Europeiska kommissionens generaldirektorat för transport och rörlighet lämna sin åsikt om tillämpligheten av de specialvillkor som anges i körkortsdirektivet på situationen och om det är möjligt att begränsa körrätten utan anteckning om specialvillkor. Enligt kommissionen kan en nationell, kortvarig begränsning av körrätten genomföras utan anteckning om specialvillkor på

³⁶ Olyckor som kommit till polisens kännedom. Trafikledsverkets olycksregister.

körkortet. Begränsningen av körrätten framgår av körkortslagen och det behöver inte göras någon anteckning i körkortsregistret. Fördelen med detta genomförandesätt är att körkortet inte behöver förnyas på grund av att specialvillkoret upphör. Det skulle inte vara ändamålsenligt att behöva förnya körkortet en kort tid efter att körrätten erhållits. Upphörandet av ett specialvillkor skulle förutsätta att man personligen besöker Transport- och kommunikationsverkets tjänsteleverantörs verksamhetsställe och ändringen skulle medföra kostnader (2022 kostade det 28 euro att ändra ett specialvillkor). Dessutom sparar man de kostnader som skulle behövas för att utveckla verkets system, om det inte behöver införas ett nytt specialvillkor.

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

Under den fortsatta beredningen av regeringens proposition utökades propositionen med ett annat förslag till begränsning av 17-åringars körrätt för kategori B. Under den fortsatta beredningen bedömdes det att begränsningen av körning nattetid inte ensam räcker till för att öka trafiksäkerheten bland unga och därför ingår i lagförslaget dessutom ett förslag till begränsning av antalet passagerare i fordonet. Enligt förslaget ska det i ett fordon som förutsätter körrätt för kategori B och som körs av en 17-årig innehavare av körrätt för kategori B få finnas högst en passagerare. Begränsningen av antalet passagerare föreslås gälla till körrättsinnehavaren fyller 18 år. På samma sätt som begränsningen av körning nattetid ska det inte göras någon anteckning av begränsningen i körrättsinnehavarens körkort. Förslaget presenterades under det samråd som kommunikationsministeriet ordnade den 28 januari 2022.

Under den fortsatta beredningen av propositionen har det bedömts att genom att begränsa antalet passagerare i fordonet kan en trafiksäkerhetsförbättrande effekt uppnås. Enligt de uppgifter³⁷ som fått från Transport- och kommunikationsverket under den fortsatta beredningen hade 17-åriga förare passagerare vid 49 procent av de olyckor som inträffade mellan januari 2019 och november 2021. Enligt uppgifter hade 17-åringarna flera passagerare än en vid 25 procent av olyckorna. Av denna orsak har man bedömt att en begränsning av antalet passagerare i fordonet kan minska 17-åringarnas olycksrisk och antalet som skadas i olyckorna. En begränsning av antalet passagerare kan förebygga riskbenäget beteende i fordonet och hjälpa den unga föraren att bättre koncentrera sig på att iakta trafikmiljön. Begränsningen skyddar inte bara föraren utan också passagerarna.

Syftet med den begränsade körrätten för kategori B är att göra det lättare för 17-åriga unga att färdas självständigt och ta sig till exempelvis hobbyer. Förslagets syfte är inte att göra det möjligt för 17-åringar att agera chaufför för andra personer. Transport av andra personer är förenat med ansvar, så en 17-årig ung förare skulle också ansvara för de personer som han eller hon transporterar. Genom begränsningen av passagerarantalet förhindras situationer där en 17-årig ung och oerfaren innehavare av körrätt för kategori B blir tvungen att transportera flera passagerare än en.

Enligt den europeiska trafiksäkerhetsrapport³⁸ som publicerades i oktober 2021 är det möjligt att begränsa självständig körning för en 17-åring i prövotidsfasen som avlägger för körrätt för kategori B även i Danmark, där ett tillfälligt förbud mot att transportera flera än en 15–24-åriga

³⁷ Olyckor som kommit till polisens kännedom. Trafikledsverkets olycksregister.

³⁸ European Transport Safety Council: Reducing road deaths among young people aged 15 to 30. PIN Flash Report 41, oktober 2021. https://etsc.eu/wp-content/uploads/PIN-Flash-41_web_FINAL.pdf.

så kallade kamratpassagerare kan tillämpas på föraren. I rapporten rekommenderades det att antalet kamratpassagerare som åker med en ny förare begränsas.

Det går inte att med säkerhet förutse hur en begränsning av passagerarantalet faktiskt påverkar unga förares mobilitet. Medelbelastningen inom personbilstrafiken i Finland har undersökts och den senaste publikationen är den rapport om persontrafikundersökningen som publicerades 2016. Enligt rapporten är en personbils medelbelastning 1,6 personer³⁹. Undersökningen beskriver medelbelastningen i bilar som körs av fullvuxna, och man kunde se en skillnad i belastningen mellan resor som företas på vardagar, då fokus ligger på arbetsresor, och resor som företas under veckoslut: vardagar är belastningen 1,5 och veckoslut 2. Det är möjligt att medelbelastningen i fordon som körs av 17-åringar i någon mån skiljer sig från den undersökta gruppen. Utifrån medelbelastningen enligt rapporten torde man ändå kunna uppskatta att den föreslagna tillfälliga begränsningen av passagerarantalet inte skulle innebära någon betydande försämring jämfört med nuläget.

Efter att lagen trätt i kraft gäller begränsningarna alla innehavare av körkort för kategori B som är under 18 år. Förare som har fått körkort för kategori B före ikraftträdandet av ändringen men som fortfarande är under 18 år ska informeras om de kommande begränsningarna som också gäller dem. Det föreslås att lagen utökas med en ny 101 a § om Transport- och kommunikationsverkets informationsskyldighet. Med stöd av bestämmelsen ska verket informera de innehavare av körkort för kategori B som är 17 år när denna lag träder i kraft och som har fått körkort för kategori B före ikraftträdandet av denna lag samt deras vårdnadshavare om ändringen av bestämmelserna om körkort för kategori B. Det är motiverat att hänföra begränsningarna inte bara till nya körkort utan också till tidigare beviljade körkort, om innehavaren fortfarande är under 18 år, med avseende på enhetligheten, begränsningarnas syfte och övervakningen. Övervakningen av efterlevnaden av begränsningarna skulle försvåras, om begränsningarna inte utsträcks till att gälla även 17-åriga förare som fått körkort för kategori B redan tidigare. Ett enhetligt bemötande upplevs sannolikt som rättvisare, vilket kan bidra till att främja de ungas vilja att efterleva begränsningarna.

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

Den begränsade körkort för kategori B som föreslås i propositionen ger inte rätt att köra klockan 00–05 och med flera passagerare än en i fordonet. Körning i strid med de föreslagna begränsningarna i den nya 5 a § ska betraktas som gärningar som överskrider körorten och som förande av fortskaffningsmedel utan behörighet. Enligt 23 kap. 10 § 1 mom. i strafflagen ska den som för ett fordon utan behörighet dömas till böter eller fängelse i högst sex månader. I 64 § 2 mom. 4 punkten i körkortslagen föreskrivs att polisen ska meddela en körortsinnehavare körförbud om han eller hon har gjort sig skyldig till förande av fortskaffningsmedel utan behörighet. Enligt lagens 70 § 1 mom. 3 punkten kan temporärt körförbud meddelas om det är sannolikt att det finns förutsättningar för att meddela körförbud med stöd av 64 § 2 mom. 3–5 punkten. Temporärt körförbud är en faktisk säkringsåtgärd, genom vilken man ingriper administrativt i förarens verksamhet genast på platsen för händelsen. Ett körförbudsärende väcks inom polisinsätt-

³⁹ Henkilöliikennetutkimus 2016: Suomalaisten liikkuminen. (Liikenneviraston tilastoja 1/2018), s. 74.

ningens tillståndsförvaltning genom ett beslut om temporärt körförbud. Det temporära körförbudet tryggar körförbudsförfarandet och påskyndar ärendet. Från körförbudet för viss tid dras den tid av då körrättsinnehavaren har haft temporärt körförbud.

Som påföljd för körning i strid med begränsningen ska förarens med stöd av den beskrivna regleringen i regel dömas till böter vid bötesförfarande och meddelas körförbud, om inte brottsmålet behandlas i domstol enligt ordningen för behandling av brottsmål. Enligt 6 kap. 8 § i strafflagen bestäms straffet enligt en lindrigare straffskala, om gärningsmannen har begått brottet innan han eller hon fyllde 18 år. När straffet bestäms får gärningsmannen då dömas till högst tre fjärdedelar av det maximala fängelse- eller bötesstraff som föreskrivs för brottet och lägst det minimum i den straffart som föreskrivs för brottet. Böterna för en innehavare av begränsad körrätt för kategori B kan alltså bli 10–15 dagsböter, dvs. 60–90 euro, om dagsbotens lägsta belopp tillämpas. Bestämmelser om föreläggande av böter finns i lagen om föreläggande av böter och ordningsbot (754/2010).

Den föreslagna påföljden motsvarar rådande praxis, där enkla och klara körförbudsbrott behandlas vid bötesförfarande enligt lagen om föreläggande av böter och ordningsbot, körrättsinnehavaren meddelas temporärt körförbud och ett körförbudsärende som leder till körförbud för viss tid behandlas inom polisinskrivningens tillståndsförvaltning. Påföljden överensstämmer således med de nuvarande verksamhetsmodellerna. En tillräcklig och effektiv påföljd främjar efterlevnaden av begränsningen. Under beredningen har man bedömt att risken för att meddelas körförbud effektivt ska styra unga förare trafiksäkrare i en trafiksäkrare riktning.

Det är osäkert hur effektiva begränsningarna är och det är svårt att bedöma hur väl begränsningarna biter på uttryckligen riskbenägna unga förare. Andelen unga förare som gör sig skyldiga till trafikbrott är liten och största delen av de unga är ansvarsfulla och laglydiga förare. De lösningar som används i andra länder tyder på att det går att uppnå effekter som främjar trafiksäkerheten med begränsningar som hänför sig till unga. I Förenta staterna och Australien begränsas unga personers körning nattetid i de flesta delstater och territorier.^{40,41} Det finns också exempel på kombinationer av olika begränsningar, varvid en begränsning som gäller körning nattetid förenas med till exempel förbud mot att transportera passagerare eller begränsningar som gäller antalet passagerare. I de flesta delstater och territorier i ovannämnda länder som infört begränsningar är begränsningen i kraft klockan 00–05, och i vissa begränsas även körning kvällstid. Enligt undersökningar minskade begränsningen av passagerarantalet olyckorna bland unga under 21 år i Australien⁴². Också i Förenta staterna har man märkt att begränsningar som ålagts minderåriga förare har haft en minskande inverkan på antalet olyckor⁴³. De undersökningsresultat som gäller effekterna av begränsningar som används i andra länder är inte direkt tillämpliga på Finland, eftersom körkortslagstiftningen är annorlunda och körförhållandena

⁴⁰ Förenta staternas transportministeriums webbplats: <https://www.transportation.gov/mission/health/Graduated-Driver-Licensing-Systems>; Insurance Institute for Highway Safety (IIHS) <https://www.iihs.org/topics/teenagers#graduated-licensing>; Förbundsstaten Australiens webbplats: <https://info.australia.gov.au/information-and-services/transport-and-regional/drivers-licence-application>

⁴¹ Av de amerikanska delstaterna är det bara Vermont som inte tillämpar begränsningar som gäller körning nattetid.

⁴² Timothy J. Moore ja Todd Morris: Shaping The Habits Of Teen Drivers. NBER Working Paper Series, april 2021. https://www.nber.org/system/files/working_papers/w28707/w28707.pdf.

⁴³ Se t.ex. Rajaratnam m.fl. Teen Crashes declined after Massachusetts raised penalties for graduated licensing law restricting night driving. Health Affairs 34 No 6 (2015). <https://www.healthaffairs.org/doi/epdf/10.1377/hlthaff.2014.0928>, ja Fell ym. A national evaluation of the nighttime and passenger restriction components of graduated driver licensing, Journal of Safety Research, Vol. 42 (4), 2011. <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0022437511000594?via%3Dihub>.

avviker. Man kan ändå anta att begränsningar av ungas körande i så här stor skala är ett tecken på att begränsningar har en minskande inverkan på antalet trafikolyckor.

Märke som anger att föraren är minderårig

Det föreslås att lagen utökas med en ny 51 a §, genom vilken 17-åriga förare av fordon som förutsätter kör rätt för kategori B åläggs att förse fordonet med ett märke som anger att föraren är minderårig och som fästs på fordonet. Märket som anger att föraren är minderårig är information för andra som rör sig i trafiken. Det märke som föreslås nu innebär inte någon förarspecifik hastighetsbegränsning, som den hastighetsbegränsning på 80 km/h för nyblivna förare (det s.k. 80-märket) som användes tidigare. Den hastighetsbegränsning för nyblivna förare som användes tidigare upphävdes genom förordningen om ändring av körkortsförordningen (755/1995). Man avstod från hastighetsbegränsningen eftersom det inte hade kunnat konstateras att den skulle ha haft någon betydande fördel med tanke på trafiksäkerheten då allmänna hastighetsbegränsningar var i kraft. Samtidigt ändrades vägtrafiklagen så att uppföljningen av trafikförseelser som begås av innehavare av kortvariga körkort skärptes.⁴⁴

Med hjälp av det märke som anger att föraren är minderårig och som föreslås i propositionen kan man enklare urskilja 17-åriga förare i trafiken och således stödja övervakningen av att den begränsade kör rätten för kategori B efterlevs. Genom skyldigheten att förse fordonet med märke försöker man också påverka unga förare värderingar och attityder i trafiken. I Trafikskyddets undersökning (2008) bedömdes de svarandes bild av sig själva som förare och uppskattningsvis var femte förare visade sig ha individualistiska värderingar.⁴⁵ Hos de förare som klassificerades ha kollektivistiska värderingar iaktto gs mera sådana egenskaper som behövs för säker körning än hos individualisterna. Enligt undersökningen tar individualister mera risker än andra i trafiken och ung ålder ökar möjligheten till riskbeteende.

Skyldigheten att förse fordonet med märke ska gälla 17-åringar som kör fordon som förutsätter kör rätt för kategori B. Också andra unga än så kallade riskförare förekommer oöverbärgat trafikbeteende, som strävan är att dämpa med skyldigheten att förse fordonet med märke, och av denna orsak förutsätts att användningen av märket ska vara åldersbaserad. Skyldigheten ska också gälla 17-åringar som kör i Finland med stöd av kör rätt för kategori B som getts utomlands. Skyldigheten upphör när föraren fyller 18 år. Olycksrisken för nyblivna förare kan konstaterats vara förhöjd under de två första åren av körning. Vi den tidpunkt då propositionen skrivs beviljas körkort för kategori B 17-åringar som har avlagt förarexamen med dispens. Beträffande dem som erhållit dispens visar statistiken att en klar majoritet deltar i förarexamen strax efter att de fyllt 17 år.⁴⁶ Mot bakgrunden av denna kunskap kan man anta att största delen av dem som avlägger körkort för kategori B när de är under 18 år omfattas av skyldigheten att förse fordonet med märke uppskattningsvis över åtta månader. Utifrån det som sägs ovan har under lagberedningen bedömts att det räcker med att skyldigheten upphör vid 18 års ålder och att det med hjälp av märket är möjligt att uppnå den trafiksäkerhetsfrämjande effekt som eftersträvas. Märket kan bidra till att motivera förarna att köra ännu mer ansvarsfullt och andra trafikanter kan ta bättre hänsyn till 17-åriga förare.

⁴⁴ Trafikminister Olli-Pekka Heimonens svar på skriftligt spörsmål 396/2000 rd - Raimo Vistbacka /sf.

⁴⁵ Ovatko kuljettajan arvot ja minäkuva liikenneturvallisuustekijöitä?, Rajalin m.fl., Liikenneturvan tutkimuksia 122/2008.

⁴⁶ En klar majoritet av dem som deltagit i förarexamen med dispens avlade körprovet för kategori B inom fyra månader efter sin 17-årsdag: 2019 60,4 %, 2020 74 % och 2021 75,8 %.

Tillgången på och tillverkningen av märken som anger att föraren är minderårig följer marknadsvillkor. I lagstiftningen fastställs var på bilen märket ska fästas. Bestämmelser om märkets färgsättning, form och storlek och att materialet ska vara icke reflekterande, och om användningen av märket, föreslås ingå i statsrådets förordning om körkort.

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

Utvidgning av körförbudsutbildningen

Det föreslås att kravet i 37 § 1 mom. i lagen på att en nybliven förare som meddelas körförbud ska genomgå en utbildning, s.k. körförbudsutbildning, ska utvidgas från kategorierna A och B till körkortskategorierna AM och T. I fortsättningen förutsätts det att också nyblivna innehavare av körkort för kategorierna AM/120, AM/121 och T som meddelats körförbud ska genomgå körförbudsutbildning. Bestämmelsen ska tillämpas under två år efter erhållandet av den första körkortet för kategorierna AM/120, AM/121 och T. I fortsättningen ska genomgången körförbudsutbildning också förutsättas av förare som polisen har meddelat temporärt körförbud.

Enligt de resultat av den uppföljande undersökningen av körkortslagen som är klara kan det preliminärt konstateras att man genom körförbudsutbildningen kunnat inverka på trafikbeteendet hos unga förare som betett sig riskbenäget. Enligt resultaten hade 92 procent av de nya förare som meddelats körförbud och som genomgått körförbudsutbildningen inte på nytt gjort sig skyldiga till ett brott som leder till körförbud vid granskningstidpunkten. Innan körförbudsutbildningen blev obligatorisk var motsvarande tal 87 procent. Av dem som på nytt begått ett brott som leder till körförbud är de minderårigas andel den minsta, när man jämför 17–19-åriga förare: Av 17-åringarna gör sig 94 procent inte på nytt skyldiga till ett brott som leder till körförbud, medan 92 procent av 18-åringarna och 82 procent av 19-åringarna inte en andra gång gör sig skyldiga till ett brott som leder till körförbud.⁴⁷ Dessutom har antalet upprepade körförbud överlag minskat. Enligt resultaten av uppföljningsundersökningen av unga förare var de som deltagit i körförbudsutbildningen i huvudsak tämligen nöjda med dess innehåll. Av dem som hade dispens meddelade 37 procent och av populationen 36 procent att de var mycket nöjda med utbildningen⁴⁸.

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

Av dem som avlägger körkort för kategori BE och av dem som höjer körkortet till kategori A och som har körkort för personbil och har meddelats körförbud är det inte ändamålsenligt att

⁴⁷ Kuljettajaopetuksen ja -tutkinnon uudistus vuonna 2018: Katsaus lakimuutoksen vaikutuksiin (Traficomin julkaisu 6/2021).

⁴⁸ Uusien kuljettajien seurantatutkimus: Tyytyväisyys kuljettajaopetukseen ja kokemukset liikenteestä, vuoden 2020 aineisto (Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 6/2021).

förutsätta genomgången körförbudsutbildning. De aktuella körkortskategorierna avläggs vanligtvis senare och de kan inte vara en persons första körrätter i grupp 1. Av denna orsak har man bedömt att körförbudsutbildningen inte har lika betydande inverkan på trafiksäkerheten i dessa fall som när den genomgås av en nybliven förare.

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

Det föreslås att förarutbildningen utvecklas i fråga om den utbildning i upptäckande av risker som det föreskrivs om i 35 § 2 mom. i körkortslagen. Det föreslås att utbildningen ändras genom att utöka utbildningskraven i fråga om den teori- och körundervisning som ingår i den. Det föreslås ändå att merparten av de gällande utbildningskraven bibehålls, eftersom det har gått relativt kort tid efter de ändringar i körkortslagen som trädde i kraft 2018, och det vore alltför tidigt att bedöma större ändringar i utbildningskraven.

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

Det föreslås att utbildningen utvecklas genom att utöka körkortslagens krav på teoriundervisningen. Utökningarna gäller i synnerhet hur förarens eget beteende och konsekvenserna av det avspelas i trafiksäkerheten. Teoriundervisningen ska i fortsättningen innefatta undervisning i trafiksituationer med anknytning till förarens riskbeteende. Syftet med ändringen är att möjliggöra en djupare personlig inläring än nu genom att utnyttja element enligt GDE-matrisens⁴⁹ övre nivå. För den som avlägger körkort gör ändringen det möjligt att i större utsträckning fundera på olika risksituationen redan innan körkortet erhålls.

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

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

På grund av de utökade utbildningskraven och kravet som gäller undervisning i körning i halt väglag föreslås det att timantalet för utbildningen i upptäckande av risker utökas med två tim-

⁴⁹ Matris som beskriver målen med förarutbildningen. Matrisen har senare bearbetats och fått fem nivåer (GDE 5). Den ursprungliga Goals for Driver Education-matrisen med fyra nivåer (Hatakka, Hatakka, Keskinen, Glad, Gregersen, Hernetkoski, (2002), From control of the vehicle to personal self-control; broadening the perspectives to driver education.)

mar. Genom att utöka timantalet säkerställs det att det är möjligt att genomföra kraven på utbildningsinnehållet i praktiken. Dessutom säkerställs det att utbildningens teoriundervisning inte utvecklas på bekostnad av de gällande utbildningskraven och utbildningsinnehållen. Utbildningen i upptäckande av risker ska såldes i fortsättningen omfatta tio timmar, i stället för nuvarande åtta timmar.

Övning i körning i halt väglag och i mörker blev obligatorisk och förarutbildningen indelades i två faser när reformen av förarutbildningen trädde i kraft 1989. Ändringen har undersökts genom Åbo universitets evaluering 2003⁵⁰. I undersökningen konstaterades det att den andra fasen av förarutbildningen förefaller öka förarnas trygghet, med förbehåll för att förarnas självval också har kunnat påverka slutresultatet. Enligt undersökningen har den andra fasen åtminstone inte ökat olyckorna. Efter den reform av körkortslagen som trädde i kraft 2018 har det inte gått att konstatera hur den minskade användningen av övningsbanor har påverkat trafiksäkerheten, bland annat på grund av att coronapandemin har minskat mobiliteten och det korta granskningsintervallet. Enligt uppgifter från Transport- och kommunikationsverket har antalet dödsfall och skadade vintertid och i vinterföre och deras andel av fallen under hela året minskat de senaste åren. Minskningen har varit större bland 18–20-åriga förare än bland 21–24-åriga förare eller 35–54-åriga förare. I stället för olyckor vintertid framhävs numera mera än tidigare sommaren i fråga om olyckor bland unga förare.

Antagligen skulle mera övningskörning med personbil sannolikt skulle förbättra trafiksäkerheten. I och med de ändringar som företogs i körkortslagen 2018 slopades tillståndsplikten för övningsbanor och omfattningen av den övningskörning som sker på banor har minskat klart. Av denna orsak är det osäkert i vilket skick övningsbanorna är.

Körning på övningsbana förutsätts också i Sverige och Norge. I Sverige utgör övningskörning i halt väglag en del riskutbildningen (riskutbildning 2) och övningen ska äga rum på övningsbana. I Norge ska en fyra timmar lång säkerhetsbetonad kurs genomföras på övningsbana.

4.1.2 Övriga förslag

Slopande av dispensförfarandet

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

Slopandet av dispensförfarandet och den nya begränsade körrätten för kategori B gör det möjligt för unga som fyllt 17 år att färdas självständigt på ett mera heltäckande sätt än nu, till exempel även till andra ställen än en målinriktad hobby. Coronakrisen påverkade möjligheterna att färdas framför allt i glesbygden, eftersom kollektivtrafikförbindelserna minskade ytterligare och dylika ändringar avspeglar sig också i hög grad hos de unga.

⁵⁰ Se Katila och Keskinen: Suomalaisen kuljettajaopetus- ja tutkintojärjestelmän evaluaatio. Ajoneuvohallintokeskus Tutkimuksia ja Selvityksiä N:o 1/2003. <https://docplayer.fi/6727909-Suomalaisen-kuljettajaopetus-ja-tutkintojarjestelman-evaluaatio.html>.

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

Påföljd av fusk i teoriprovet för förarexamen

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

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

För att efterlevnaden av ovannämnda tolkningsförbud ska kunna övervakas måste uppgifterna om tolkar registreras. Uppgifterna om en tolk som bistår vid teoriprovet ska föras in i Transport- och kommunikationsverkets övriga informationsresurser. En beskrivning av informationsresursen finns att läsa på Transport- och kommunikationsverkets webbplats.⁵¹ Transport- och kommunikationsverket svarar för ordnandet av det teoriprov som ingår i förarexamen och för övervakningen av det.

Det tidsbundna förbud som meddelas den som gjort sig skyldig till fusk i provet för taxiförare är sex månader (se lag 299/2021, 246 a §, och RP 176/2020 rd). Transport- och kommunikationsverket meddelar en preciserande föreskrift om verksamhet som är att betrakta som fusk och om påvisande av fusk samt om förfarandet i sådana fall. Genom påföljdsregleringen införs i lagen den möjlighet som tidigare saknats att påföra dem som gjort sig skyldiga till fusk i teoriprovet för förarexamen administrativa påföljder. Dessutom har riksdagens biträdande justitieombudsman i ett svar⁵² tagit ställning för lagstiftning om fusk. Biträdande justitieombudsmannen ansåg att det är motiverat att lagstifta om fusk för att klarlägga både tillförlitligheten hos övervakningen av teoriprovet och examinandens och den anlitade tolkens rättsställning och rättsskydd.

Rubriken för 95 § preciseras så att den motsvarar bestämmelsen innehåll bättre.

Utbyte av körkort utfärdade på Färöarna och Grönland

Det föreslås att det ska bli möjligt att byta ut körkort för kategori B och körkort som motsvarar kategorin för motorcykel mot finländskt körkort utan ny förarexamen förutsätts. Körkortstill-

⁵¹Beskrivning av övriga trafikdatalager: <https://www.traficom.fi/sv/traficom/dataskydd-hos-traficom/register-och-datalager>

⁵² Riksdagens biträdande justitieombudsmans svar i ärendet EOAK/5640/2021, 25.3.2022.

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

Ändringar av teknisk natur

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

4.2 De huvudsakliga konsekvenserna

4.2.1 Ekonomiska konsekvenser

Konsekvenser för den offentliga ekonomin

Propositionen kan ha konsekvenser för den offentliga ekonomin i form av ekonomiska påföljder av olika grader av skador samt dödsfall i samband med vägtrafikolyckor. Enligt information från Transport- och kommunikationsverket⁵³ har 17-åringars olyckor med personbil ökat efter lagreformen 2018 och före lagreformen var 17-åriga förare inblandade i trafikolyckor nästan enbart i egenskap av körkortslösa förare. Sett till färdstättet har antalet olyckor ändå inte ökat. Lagreformen 2018 har förändrat fördelningen av 17-åringarnas färdstätt och därigenom trafikolyckornas fördelning på olika färdstätt. Av statistiken ser man att 17-åringarnas olyckor med moped, lätt fyrhjuling och motorcykel har minskat ungefär lika mycket som olyckorna med personbil har ökat. Det syns ingen förändring i antalet dödsfall bland unga förare. Av de personer som skadats i olyckor med 17-åringar inblandade var uppskattningsvis en tredjedel 17-åriga förare, en tredjedel deras passagerare och en tredjedel andra fordonsanvändare. Skadorna har minskat också i andra åldersgrupper än bland unga. Av statistiken går det inte att se i vilken mån det är fråga om en faktisk minskning av antalet olyckor och i vilken mån antalet olyckor har minskat för att mobiliteten eventuellt förändrats till följd av coronapandemin eller om att en mindre andel av olyckorna skulle ha kommit till polisens kännedom. Det finns dock bevis på 17-åringars riskbeteende i trafiken, eftersom det var vanligare att de som fått körkort för kategori B som 17-åringar gjorde sig skyldiga till körförbudsbrott under det första körkortsåret än 18-åringarna.

Olyckskostnaderna för samhället definieras enligt de riktgivande enhetsvärden som fastställs för material- och personskador. I enhetsvärdena ingår realekonomiska kostnader och en värdering av individens försämrade välfärd omvandlad till penningvärde. Till de realekonomiska kostnadsposterna hör bland annat polisens, räddningsväsendets och sjukvårdens kostnader, rehabilitering och individens förlorade arbetsinsats. Värderingen av individens förlust av materiell välfärd mäter förlusten av inkomster och konsumtion och förlusten av individens immateriella välfärd, dvs. värderingen av liv och hälsa. Välfärdsförlustens andel av ett trafikdödsfalls enhets-

⁵³ Traficom: Arvio vuonna 2022 voimaan tulevan ajokorttilain uudistuksen vaikutuksesta liikenneturvallisuuteen 22.3.2022

värde är 94 procent och andelen av en skadas enhetsvärde 74 procent. Ett trafikdödsfalls enhetsvärde är 2,56 miljoner euro, en allvarlig skadas enhetsvärde är 1,27 miljoner euro och en lindrig skadas 77 000 euro (2018 års priser).⁵⁴ I enhetsvärdena utgör den kostnadsandel som riktar sig mot den offentliga ekonomin en del av den totala summan. Den viktigaste posten av de kostnader som riktar sig mot den offentliga ekonomin är tilläggskostnaderna för hälso- och sjukvården. De täcks emellertid genom den obligatoriska trafikförsäkringen. Vid trafikskador ersätter den lagstadgade trafikförsäkringen personskador samt egendomsskador som orsakats utomstående. Tilläggskostnader för den offentliga sektorn som inte täcks är således i första hand brand- och räddningsväsendets kostnader i och efter en olyckssituation samt eventuella infrastrukturskador.

Om olyckorna och olyckskostnaderna ökar i och med propositionen jämfört med nuläget, ökar också kostnaderna för den offentliga ekonomin. Propositionen innehåller emellertid flera ändringar som syftar till att främja trafiksäkerheten bland unga förare, och som bedöms förbättra trafiksäkerheten bland 17-åringarna jämfört med nuläget. Det går inte att tillförlitligt bedöma förslagets faktiska effekter på trafiksäkerheten, så vid konsekvensbedömningen har använts en expertbedömning som kan betraktas som riktgivande.

Den begränsning som gäller körning nattetid bedöms minska olycksrisken bland 17-åringar, även om den inte iakttas fullständigt, eftersom 22 procent av olyckorna med 17-åriga förare inblandade som leder till personskador inträffade klockan 00–05 under åren 2019–2020. I konsekvensbedömningen antas att genom förbudet halveras olycksrisken under denna tid. Också begränsningen som gäller antalet passagerare bedöms minska olycksrisken bland 17-åringar och antalet personer som skadas i samma olycka, även om skyldigheten inte iakttas fullständigt. I ungefär 25 procent av 17-åringarnas olyckor var flera passagerare än en inblandad. I konsekvensbedömningen antas att åtgärden leder till en minskning på 33 procent av de olyckor där en 17-årig förare och flera passagerare är inblandade, vilket innebär en minskning på 8 procent av alla olyckor med 17-åringar inblandade. Inverkan på alla olyckor med 17-åringar inblandade är mindre, eftersom 17-åringar hamnar i olyckor också när de åker med andra. De andra metoderna som föreslås beaktas inte i konsekvensbedömningen eftersom det är utmanande att bedöma deras effekter. Sammanlagt bedöms olycksrisken minska med cirka 18 procent genom propositionen och olyckskostnaderna presenteras så att olycksrisken krymper med 15–20 procent.

Trafiksäkerhetskonskvenserna och eventuella förändringar i antalet olyckor och olyckskostnaderna är beroende av hur populärt det blir att skaffa körkort som 17-åring och den därpå följande förändringen i antalet körprestationer. Om högst 20 000 unga per år skaffar körkort vid 17 års ålder, ökar inte olyckorna och olyckskostnaderna jämfört med nuläget. Om ungefär hälften av de unga skaffar körkort vid 17 års ålder per år (30 000 unga), ökar körprestationerna så mycket att antalet olyckor ökar, och då ökar samhällets olyckskostnader med uppskattningsvis 14–19 miljoner euro per år jämfört med nuläget.⁵⁵

Konsekvenser för företagen

⁵⁴ Liikenne fakta: Tieliikenneonnettomuuksista aiheutuneet taloudelliset vahingot ja niiden yksikköhinnat. (<https://liikenne fakta.fi/fi/turvallisuus/tieliikenne/liikenneonnettomuuksista-aiheutuneet-taloudelliset-vahingot-ja-niiden>)

⁵⁵ I kalkylen har de antagits att antalet trafikdöda förändras i samma proportion som antalet inblandade i olyckor som leder till personskador förändras. Det totala antalet trafikdöda för 17-åringarnas del är cirka 5–10 per år. I beräkningarna har det antagits att i nuläget är antalet olyckor bland 17-åringar som leder till döden 7 per år.

Förslaget till 51 a §, som gäller märket som anger att föraren är minderårig har konsekvenser för företagen, eftersom tillgången på och tillverkningen av märken som anger att föraren är minderårig följer marknadsvillkor. Skyldigheten att använda märket kan gälla uppskattningsvis cirka 20 000–30 000 17-åriga förare per år. Uppskattningen baserar sig delvis på antalet dispensansökningar åren 2018–2021 och åldersklassens storlek. Om märkets pris ligger nära konsumentpriset för en övningskörningstriangel (5–10 euro), innebär märket som anger att föraren är minderårig en försäljningsintäkt på cirka 100 000–300 000 euro per år för företagen.

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

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

Kravet på att undervisningen i körning i halt väglag ska genomföras på en övningsbana bedöms ha positiva ekonomiska konsekvenser för såväl övningsbanorna som bilskolorna. Det ska vara avgiftsfritt att ansöka om godkännande av övningsbana hos Transport- och kommunikationsverket, men för beslutet att godkänna ansökan ska Transport- och kommunikationsverket ta ut en avgift. Avgiften ska täcka kostnaderna för behandling av ansökan och den ska utgöra vederlag för beslutet att godkänna banan. Enligt planen ska avgiften vara 220 euro. Transport- och kommunikationsverket tar inte ut någon avgift för ett beslut att avslå ansökan. De föreslagna neutralitetsbestämmelserna som gäller övningsbanor inverkar på villkoren för de tjänster som övningsbanorna tillhandahåller, till exempel prissättningen. I fortsättningen ska övningsbanorna tillhandahålla de tjänster som avses i lagen på samma villkor för alla utbildare. Förslaget ger utbildarna rättvisa möjligheter att använda de tjänster som övningsbanorna tillhandahåller för utbildning i upptäckande av risker. Om övningsbanorna börjar utnyttjas i större utsträckning än nu har det sannolikt negativa konsekvenser för de aktörer som i första hand erbjuder undervisning i körning i halt väglag med simulator och som har investerat i simulatorer, särskilt efter den ändring av körkortslagen som trädde i kraft 2018. Den negativa inverkan riktas framför allt till bilskolorna i större städer, eftersom övningsbanorna i huvudsak finns i närheten av större städer.

Förslaget att få körkort för kategori B som 17-åring ökar sannolikt andelen 17-åriga personbilsförare jämfört med nuläget och denna ändringar påverkar aktörerna i försäkringsbranschen. Om trafikolyckorna ökar till följd av de föreslagna ändringar, ökar också beloppet av de ersättningar som försäkringsbolagen betalar ut. År 2020 ersatte trafikförsäkringen cirka 82 500 trafikskador och ersättningarna för dem uppskattas till sammanlagt 435 miljoner euro.

Konsekvenser för hushållen

Det förslag som gäller begränsning av körning nattetid har konsekvenser för ännu inte myndiga förare som avlägger körkort och som fått körkort med dispens eller på grund av studier inom yrkesinriktad förarutbildning. I stället för den tidigare i princip helt obegränsade dispensen begränsas körningen för en förare som får körkort som 17-åring tills han eller hon fyller 18 år. Genom ändringen skärps den körrätt för kategori B som erhålls som 17-åring så att körning förbjuds klockan 00–05. En tidsmässig begränsning som hänför sig till nätterna gör det dock fortfarande möjligt för unga att färdas till arbete, studier och hobbyer.

Dessutom begränsas körrätten för kategori B för 17-åringar så att bara en passagerare får färdas i det fordon som körs av körrättsinnehavaren. Begränsningen ska gälla tills fyllda 18 år. Eftersom den föreslagna begränsningen innebär att körrätten inte gör det möjligt att transportera flera passagerare än en, kan den inverka negativt på till exempel ungas skolresor i fall där flera unga skulle ha suttit på med en ung person till skolan. Till följd av begränsningen kan man bli tvungen att använda flera fordon i stället för att tidigare ha färdats tillsammans.

För brott mot begränsningen ska förarens föreläggas böter och meddelas körförbud. Böterna, vars storlek uppskattas till 60–90 euro, kan ha ekonomiska konsekvenser för unga förare. Körförbud kan inverka negativt på exempelvis minderåriga förarens arbete eller studier, om det inte finns några alternativa sätt att färdas.

Den bestämmelse där det förutsätts att ett märke som anger att föraren är minderårig ska användas av 17-åriga innehavare av körrätt för kategori B som kör fordon som förutsätter körrätt för kategori B har konsekvenser för enskilda. En förare som berörs av skyldigheten att använda märket ska skaffa ett märke som anger att föraren är minderårig och som fästs på bilen. Också 17-åriga innehavare av körkort för kategori B som utfärdats utomlands ska använda märket som anger att föraren är minderårig när de kör i Finland. På grund av märket kan 17-åriga personbilsförare urskiljas i trafiken. Det är således möjligt att en förare kan uppleva märket som anger att föraren är minderårig som stämplande eller att det till exempel stör koncentrationsförmågan. Eftersom märket kommer att tillverkas på marknadsvillkor råder ingen säkerhet om kostnaderna för det vid den tidpunkt då regeringens proposition skrivs. Under beredning av propositionen har det bedömts att kostnaderna för märket blir små för den enskilde. Om priset för märket ligger nära konsumentpriset för undervisningstriangeln skulle det kosta 5–10 euro. Påföljden för en förare som bryter mot skyldigheten att förse fordonet med märket är avgift för trafikförseelse.

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

De ändringar som hänför sig till utbildningskraven när det gäller utbildningen i upptäckande av risker och det ökade antalet utbildningstimmar inverkar på körkortspriset. Utökningen av teori-

undervisningen med en timme höjer priset på utbildningen i upptäckande av risker med uppskattningsvis 10–20 euro. Kravet på att utnyttja en övningsbana i körundervisningen i halt väglag och utökningen av körundervisningen med en timme höjer priset på utbildningen i upptäckande av risker med uppskattningsvis 200 euro. På en del övningsbanor måste man hyra ett fordon för övningen i körning i halt väglag, vilket orsakar merkostnader för den som avlägger körkort. Det är emellertid inte möjligt att med säkerhet förutsätta servicepriserna på övningsbanorna. Under den fortsatta beredningen av propositionen varierar priserna från några tio till över hundra euro. Vid den tidpunkt då regeringens proposition skrivs är priset på utbildningen i upptäckande av risker uppskattningsvis 200–360 euro. I och med ändringarna stiger körkortspriset också när körkort avläggs med undervisningstillstånd.

Eftersom man inte behöver utnyttja en övningsbana, om den ligger över 80 kilometer från en viss plats⁵⁶, kommer en del av dem som avlägger körkort att träna körning i halt väglag med simulator i stället för på en övningsbana. De som avlägger körkort och får körundervisningen i halt väglag på en övningsbana betalar sannolikt mera för sitt körkort än de som kan få körundervisningen i halt väglag med simulator. Priset på en körlektion med simulator är uppskattningsvis 50–70 euro.

Ändringen bedöms inte ha några konsekvenser för sådana som avlägger körkort och villas utbildning i upptäckande av risker är på hälft vid den tidpunkt då ändringen träder i kraft. Under den övergångsperiod som gäller utbildningen ges dessa personer möjlighet att slutföra utbildningen med innehåll och timantal enligt den gamla lagen och föreskriften.

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

Förslaget att slopa dispensförfarande bedöms öka antalet 17-åriga innehavare av körkort för kategori B. Den ökade andelen unga förare kan inverka på antalet olyckor och därigenom på hushållens försäkringspremier, framför allt frivilliga fordonsförsäkringar. Fordonsförsäkringarna har olika omfattning och de ersätter skador på det egna fordonet. Trafikförsäkring krävs för alla motorfordon som används i trafiken. Trafikförsäkringen ersätter personskador som orsakats i trafikskadan och egendomsskador för den part som inte skyldig till skadan. En stor del av de sjukvårdskostnader som orsakas av olyckor täcks av försäkringsbolagen. Det är möjligt att den ökade andelen unga förare kan ha konsekvenser för hushållen också för trafikförsäkringens del. Försäkringspremiernas storlek påverkas av uppgifterna om fordonet samt av uppgifterna om fordonets ägare, bland annat ålder och körhistoria, i proportion till de allmänna olycksriskerna och sannolikheterna att råka ut för en olycka. Allmänt taget inverkar skador på försäkringspremiernas storlek och på hur inträffade skador ersätts. Inträffade trafikskador och olyckor

⁵⁶ Från den kommuns eller stads centrum där körundervisningen i anslutning till utbildningen i upptäckande av risker ges.

höjer premierna och om en förare drabbas av flera trafikskador, sjunker försäkringsbolagets ersättning i förhållande till de kostnader som skadan gett upphov till.

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

Den ändring som gäller körkort som utfärdats på Grönland och Färöarna gör det smidigare att köra i Finland för innehavare av dessa körkort och gör det möjligt att byta ut dessa körkort mot finskt körkort.

Konsekvenser för ungas sysselsättning och studier

Förbudet mot körning nattetid (klockan 00–05) bedöms ha små konsekvenser för 17-åriga ungas sysselsättning. Lagen om unga arbetstagare (998/1993) begränsar arbetstiden för unga under 18 år i huvudsak till tiden mellan klockan 6 och 22. Med stöd av 7 § 2 mom. kan arbetstiden för en ung person som fyllt 15 år pågå till klockan 24, om arbetet hänför sig till yrkesutbildning. Enligt 7 § 4 mom. kan arbetstiden för en ung arbetstagare som utför hushållsarbete med arbetstagarens samtycke pågå till klockan 23, om någon särskild orsak påkallar detta.

Yrkesutbildning kan innefatta utbildning som ordnas på arbetsplatsen och som överenskomms från fall till fall mellan den studerande, läroanstalten och arbetsgivaren i ett läroavtal eller ett utbildningsavtal mellan läroanstalten och utbildningsarbetsplatsen. Till både ett läroavtal och ett utbildningsläroavtal ska fogas den studerandes personliga utvecklingsplan för kunnandet (PUK) till den del som den gäller läroavtalsutbildningen eller den utbildning som grundar sig på utbildningsavtalet. Avtalsparterna avtalar från fall till fall om till exempel tidpunkten för inhämtande på kunnande på utbildningsarbetsplatsen och den arbetstid som ska tillämpas. Läroavtalsutbildning eller utbildning som grundar sig på utbildningsavtal kan också infalla nattetid. Utbildning som ordnas på arbetsplatsen får dock pågå i tvåskiftsarbete högst till klockan 24. Enligt 7 § 2 mom. i lagen om unga arbetstagare (998/1993) får en arbetstagare som har fyllt 15 år och som utför av en offentlig myndighet godkänt och övervakat arbete för att få yrkesutbildning dock hållas i tvåskiftsarbete högst till klockan 24. På den arbetsplats där utbildningen sker utses det för den studerande en i fråga om yrkeskunskap, utbildning eller arbetslivserfarenhet kompetent ansvarig arbetsplatshandledare. När det gäller yrkesinriktad förarutbildning kan begränsningen av körning nattetid göra det svårare för 17-åriga studerande att ta sig till och från utbildnings- och läroavtalsarbetsplatserna. I princip kan man dock komma överens om tidpunkten för inhämtande av kunnande och den arbetstid som ska tillämpas på så sätt att begränsningen av körning nattetid inte inverkar negativt på genomförandet av den utbildning som ordnas på arbetsplatsen inom yrkesutbildningen. På dessa grunder bedöms förbudet mot körning klockan 00–05 inte utgöra någon betydande olägenhet för ungas möjligheter att färdas till studier, yrkesutbildning eller utbildning på arbetsplatsen som ingår i den.

Det finns ingen exakt statistik över 17-åringar i arbete, men ungefär en femtedel av de studerande på andra stadiet arbetar vid sidan av studierna.⁵⁷ Förbudet mot körning nattetid kan ha

⁵⁷ THL 2021 Kouluterveyskysely 2021 tuloksia. Perustulokset, nuoret 2019 ja 2021. Länk till databasen: <https://sampo.thl.fi/pivot/prod/fi/ktk>.

negativa konsekvenser för ungas arbete i sådana fall där avståndet mellan hem och arbete i glesbygdsområden är långt (över en timmes körsträcka) och kollektivtrafikförbindelserna är bristfälliga. I dessa situationer har begränsningen av körrätten negativa konsekvenser för de 17-åriga unga som borde starta redan före klockan fem på morgonen för att hinna till ett arbetsskift som börjar klockan sex. Dessa arbetande ungas andel av hela åldersklassen kan dock antas vara relativt liten. Eftersom begränsningen gäller nattetid, bedöms den inte påverka ungas hobby-möjligheter negativt.

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

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

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

4.2.2 Konsekvenser för myndigheterna

Den begränsade körrätten för kategori B har konsekvenser för myndigheternas verksamhet. Transport- och kommunikationsverket måste instruera tjänsteleverantören om den nya verksamhetsmodellen och omarbete sina anvisningar. Dessutom måste verket se till att medborgarna får information och anvisningar om ändringarna. Verket ska rikta information om begränsningarna av körrätten till 17-åriga innehavare av körrätt för kategori B samt deras vårdnadshavare, till 17-åriga unga som avlägger körkort för kategori B och dem som planerar att skaffa körrätt. 17-åriga innehavare av körrätt för kategori B ska få riktad information per brev. Vårdnadshavarna till körrättsinnehavare ska informeras om ändringen genom andra kommunikationsmetoder. De som avlägger körkort ska få ett meddelande om ändringen i samband med att de deltar i förarexamen. Andra personer ska informeras bland annat via sociala medier. Informationsarbetet bedöms öka verkets arbete, men endast tillfälligt. Informationsarbetet uppskattas orsaka en total kostnad på 20 000 euro: kampanjerna i sociala medier beräknas kosta 15 000 euro, medan arbetena på informationssystem beräknas kosta 1 000 euro och utskicket av brev 2 500 euro. Införandet av den nya verksamhetsmodellen medför troligen extra arbete för verket också på längre sikt, när det gäller såväl arbetet med att ge tjänsteleverantören anvisningar och stöd som med att besvara medborgarnas frågor.

De ändringar som föreslås i propositionen inverkar också på polisens verksamhet. Konsekvenserna syns i trafikövervakningen, förundersökningen av brott samt behandlingen av körförbudsärenden. På grund av de ändringar som föreslås i bestämmelsen måste polisen också få nya interna anvisningar.

I propositionen har det uppskattats att ungefär 20 000–30 000 17-åringar kommer att skaffa begränsad körkort för kategori B varje år. Detta betyder att varje år kommer det ut ett motsvarande antal nya förare i trafiken vilkas trafikbeteende borde övervakas särskilt. Behovet av särskild övervakning baserar sig på de uppgifter som hittills har samlats in om 17-åriga personbilsförarens trafikbeteende. Behovet av särskild övervakning baserar sig också på att det offentliga har objektiv skyldighet att trygga vars och ens liv, hälsa och säkerhet. Inom polisverksamheten utgår man ifrån att polisen måste aktivt övervaka innehavarna av begränsad körkort för kategori B. Övervakningens betydelse framhävs av dess förebyggande effekt och den effekt som följer av riskerna för att bli fast.

Övervakningen av innehavarna av begränsad körkort för kategori B förutsätter att trafikövervakningen intensifieras. Föremål för övervakningen är i princip alla 17-åringar, men alla av dem är inte så kallade riskförare. Oövervägt trafikbeteende förekommer också bland andra unga än hos riskförare. Enligt polisens bedömningar är riskförarnas andel cirka 700–1 100, och de som hör till grupp riskerar att göra sig skyldiga till även grovt äventyrande av trafiksäkerheten.

Det är svårt att uppskatta de ekonomiska konsekvenserna av övervakningen för polisen, eftersom konsekvenserna ofta konkretiseras först efter att en lagändring trätt i kraft. Övervakningen måste dock intensifieras inom på polisinsattnings område, till exempel så att de arbetstimmar som används för övervakning av körsättet utökas för att inrikta övervakningen. Enligt uppgifter från Polisstyrelsen skulle detta förutsätta en resursökning på minst 10 årsverken i hela landet. Övervakningen skulle fokuseras på stora städer och tillväxtcentra.

Riskförarnas trafikbeteende syns i form av trafikbrott och trafikförseelser som polisen avslöjar. Den nya körkortsförseelse som föreslås i lagen betyder också ett nytt ärende för avgiftsförfarande för trafikförseelse.

Föreläggandet av påföljder för brott mot den begränsade körrätten för kategori B, böter och körförbud, bedöms ha en ökande inverkan på polisens arbetsmängd.

De föreslagna ändringarnas inverkan på antalet trafikbrott och körbudsärenden kan uppskattas utifrån den tillgängliga statistiken som gäller 17-åriga innehavare av körkort för kategori B. Polisstyrelsen uppskattade antalet trafikbrottsärenden och körförbudsärenden för hela åldersklassen till cirka 700–1 100 ärenden på årsnivå.⁵⁸ En del av trafikbrotten kan behandlas i bötesförfarande enligt lagen om föreläggande av böter och ordningsbot (754/2010), men till exempel grovt äventyrande av trafiksäkerheten förutsätter minst en snäv förundersökning. Dessutom är trafikbrott i hög grad förenade med temporärt körförbud och körförbud för viss tid, om det trafikbrott som är föremål för förundersökning är ett körförbudsbrott.

⁵⁸ Enligt Transport- och kommunikationsverket Traficoms publikation (Kuljettajaopetuksen ja -tutkinnon uudistus vuonna 2018) meddelades cirka 3,3 % av dem som fått dispens från ålderskravet körförbud efter att de fått körkort för kategori B.

Förundersökningen av körförbudsbrott ger upphov till en resurseffekt på sju årsverken för polisen.⁵⁹ Resurseffekten utgörs av trafikövervakningsprestationer, snäv förundersökning, förundersökningsåtgärder i anslutning därtill, förhör med den misstänkta och hans eller hennes vårdnadshavare, barnskyddsanmälan samt behandling av körförbudsärendet. Vid behandlingen av ett körförbudsärende hörs den unga först muntligt och samtidigt ges vårdnadshavaren möjlighet att ge en förklaring. Behandlingen av både körförbudsbrott och körförbudsärenden tar vanligtvis 12 timmar per ärende.

Polisstyrelsen uppskattar kostnaderna för de resurser som krävs för intensifieringen av trafikövervakningen (10 årsverken) och behandlingen av körförbud (7 årsverken) till 710 000 och 500 000 euro.

Märket som anger att föraren är minderårig bedöms underlätta polisens trafikövervakning. Å andra sidan brott mot skyldigheten att förse fordonet med märket och föreläggandet av den därpå följande avgiften för trafikförseelse öka polisens arbetsmängd.

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

Ändringen av utbildningen i upptäckande av risker har konsekvenser för Transport- och kommunikationsverkets föreskrift⁶⁰. Föreskriftens innehåll bör ändras så att den motsvarar innehållet i den reviderade bestämmelsen. Förfarandet för godkännande av övningsbanor, som är en följd av att det förutsatts att körundervisningen i halt väglag ska genomföras på en övningsbana, har kostnadseffekter för Transport- och kommunikationsverket i form av godkännanden. Detta handlar om nygamla eller nya arbetsuppgifter för verket som har konsekvenser för verkets resurser. Antalet övningsbanor som ansöker om godkännande är litet, varvid också konsekvenserna för resurserna blir små. Dessutom ska verket sköta tillsynen över godkända övningsbanor, men verket kan överföra tillsynen på sin tjänsteleverantör. Verket åsamkas ändå kostnader för skötseln av tillsynen.

Slopandet av dispensförfarandet uppskattas lätta den administrativa börda som orsakas av det nuvarande förfarandet och minska de administrativa kostnaderna. Konsekvenserna för Transport- och kommunikationsverkets personalresurser är betydande. Antalet ansökningar om dispens har ökat kraftigt (1.7–31.12.2018: 2601 st., 2019: 14 513 st., 2020: 17 316 st., 1.1–30.6.2021: 9777 st.). De beviljade dispenserna har utgjort över 90 procent av ansökningarna. Tillstånd har beviljats som följer: 2018: 1200, 2019: 11 986, 2020: 15 795 och 2021 (1.1–30.6): 8 073.

Antalet ansökningar har fortsatt att öka 2021. Under januari–juni 2021 inlämnades sammanlagt 9777 ansökningar, medan antalet under motsvarande tid 2020 var 8750 och under det första

⁵⁹ Se RP 103/2017 rd och RP 291/2014 rd, där de ekonomiska konsekvenserna av bötesförfarandet och snäv förundersökning har uppskattats. Arbetsbördan för snäv förundersökning har uppskattats till sammanlagt sex timmar, men vid bötesförfarande till högst två timmar.

⁶⁰ Trafiksäkerhetsverkets föreskrift TRAFI/18934/03.04.03.00/2018.

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

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

Förslaget till förbud för viss tid efter fusk som konstaterats i teoriprovet för förarexamen förutsätter ändringar i Transport- och kommunikationsverkets system. För att de personer som förfarit på ett sätt som är att betrakta som fusk ska kunna meddelas förbud att delta i teoriprovet eller att tolka vid teoriprovet, måste verket genomföra den ändring som gjorts i körtilståndprovet för taxiförare även i proven för förarexamina. Systemändringarna orsakar verket kostnader på cirka 20 000 euro. Dessutom orsakar ändringen mindre kostnader för verket till exempel i anslutning till anvisningar om ändringen.

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

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

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

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

Den föreslagna ändringen som innebär att kravet på att utse en ansvarig lärare slopas har positiva konsekvenser för myndigheternas verksamhet. Till följd av ändringen behöver Transport- och kommunikationsverket inte i fortsättningen ange en ansvarig lärare för utbildningstillståndet

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

Den föreslagna ändringen av förutsättningarna för att få delta i förarexamen har positiva konsekvenser för polisens verksamhet. Till följd av den gällande bestämmelsen blir polisen tvungen att ändra körförbudet för en förare från temporärt körförbud till körförbud som gäller tills vidare, om polisen anser att föraren behöver delta i examen. Den föreslagna ändringen gör polisens verksamhet klarare och smidigare, eftersom körförbudet inte längre behöver ändras. I och med ändringen får en person som polisen förordnat att delta i körprovet tillåtas att delta i körprovet, trots att han eller hon gjort sig skyldig till ett annat brott som leder till körförbud efter förordnandet. Möjligheten att en sådan situation ska uppstå bedöms ändå vara liten. Dessutom ska den som avlagt körprov alltid besöka polisen efter ett godkänt körprov för återställande av körrätten, varvid polisen har ytterligare möjlighet att bedöma situationen som en helhet, innan körrätten återställs. Ändringen undanröjer också onödiga besök hos olika myndigheter för den som förordnats att delta i examen.

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

Ändringen innebär att utredningen av brottslig bakgrund baserar sig enbart på anteckningar i straff- och bötesregistret. De avgöranden och påföljder av trafikbrott som det hänvisas till i paragrafen får Transport och kommunikationsverket ur sitt eget trafik- och transportregister. I praktiken görs det ändringar i verkets befintliga system i fråga om hämtandet av uppgifter från Rättsregistercentralen och förbindelsen till polisens system avbryts. Detta kräver också att verkets datatillstånd uppdateras. Antalet utdrag beräknas vara litet. På grund av det planerade sättet att genomföra ändringen bedöms den inte orsaka någon betydande arbetsbörda för Rättsregistercentralen. Ändringen förenhetligar beviljandet av sådana persontillstånd för vägtrafiken som kräver prövning och främjar en rättvis behandling av de sökande, eftersom motsvarande ändringar har företagits redan tidigare i 25 § i lagen om transportservice i fråga om körtillstånd för taxiförare samt i 42 § i körkortslagen i fråga om undervisningstillstånd.

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

4.2.3 Konsekvenser för miljön

De antagna konsekvenserna av slopandet av dispensförfarandet, som innebär att privatbilismen bland unga förare ökar, är negativa ur ett klimatperspektiv, även om slopandet av dispensförfarandet inte bedöms ha någon betydande eller långvarig inverkan på miljön. Trots att antalet 17-åriga personbilsförare har ökat i trafiken efter lagändringen 2018, har samtidigt antalet 18-årigar som skaffat körkort för kategori B minskat. Möjligheten att avlägga körkort för kategori B redan som 17-åring förlänger förarkarriären med högst ett år. Det avgörande för utsläppsutvecklingen är emellertid hur fordonens drivkraftsstruktur och trafikprestationerna i fråga om fordon som använder fossila bränslen utvecklas, inte antalet personer som har körkort. Om antalet körkilometer ökar mycket från den nuvarande nivån, riskerar också utsläppen samtidigt att öka.

Ändringen kan leda till att unga rör sig mindre med andra fordon. Enligt den uppföljande undersökningen om nya förare har fler avlagt körkort för kategori B som 17-åring när det blivit lättare att få dispens, men samtidigt har antalet avlagda körkort som krävs för att köra moped, lätt fyrhjuling eller motorcykel minskat.⁶¹

Det är sannolikt att möjligheten att avlägga körkort för kategori B mest intresserar de unga som redan från tidigare har till exempel körrätt för moped. I dessa fall ersätter bilen andra fordon. Ändringen kan ha negativa konsekvenser för hållbar mobilitet och användningen av kollektivtrafik. Det är ändå osannolikt att 17-åringar till följd av ändringen i stor utsträckning skulle övergå från att färdas med kollektivtrafik eller cykel till privatbilism. I Finland har man redan länge kunnat se ett minskat intresse för att skaffa körkort bland 18-åringar: för närvarande skaffar bara 54 procent av åldersklassen 18-åringar körrätt för kategori B.⁶² Trots att den regionala variationen är stor, är trenden densamma i hela landet. Också något färre av 16-åringarna har körrätt för någon fordonsklass.

Begränsningen av körrätten för personer som kör fordon som förutsätter körrätt för kategori B så att körrätten inte ska gälla nattetid eller när flera passagerare än en transporteras med fordonet, minskar i någon mån de negativa miljökonsekvenserna. Begränsningen har en minskande inverkan på trafikutsläppen och bullerolägenheterna, och den minskar onödig bilkörning på fritiden. Å andra sidan kan begränsningen av antalet passagerare leda till att man blir tvungen att använda flera fordon för en resa som man tidigare åkt tillsammans, vilket ökar konsekvenserna i form av utsläpp.

De ändringar som föreslås i utbildningen i upptäckande av risker ökar körundervisningen med en timme. Utökningen av körundervisningen har en ökande inverkan på trafikutsläppen. Att övningsbanor utnyttjas i större utsträckning än nu bedöms inte ha några betydande negativa konsekvenser för miljön, eftersom en förutsättning för att godkännande av banor ska vara att de bland annat till utrustning och skick lämpar sig för övning av körning i halt väglag. Endast ett godkännande av en övningsbana som är i kraft för viss tid minskar de eventuella negativa konsekvenserna.

⁶¹ Uusien kuljettajien seurantalutkimus Ikäpoikkeusluvalla ajokortin suorittaneiden tyytyväisyys kuljettajaopetukseen ja kokemukset liikenteestä (Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 4/2021).

⁶² Kuljettajaopetuksen ja -tutkinnon uudistus vuonna 2018: Katsaus lakimuutoksen vaikutuksiin (Traficomin julkaisu 6/2021), s. 47.

4.2.4 Samhälleliga konsekvenser

Konsekvenser för trafiksäkerheten

Under beredningen av regeringens proposition har man bedömt att största delen av de 18-åriga innehavarna av körkort för kategori B sannolikt kommer att iaktta de begränsningar som föreslås i propositionen. Den andel som gör sig skyldiga till trafikbrott är mycket liten också bland unga. De ungas trafiksäkerhetsattityder kan dock väsentligt inverka på hur begränsningarna iakttas. Man har sett att i synnerhet andra unga och de ungas föräldrar påverkar de ungas attityder.⁶³ Under beredningen av propositionen har man bedömt att polisens möjligheter att övervaka iakttagandet av begränsningarna inverkar på iakttagandet av dem, eftersom de brott som kommer till polisens kännedom i huvudsak är just sådana som avslöjas genom övervakning. I undersökningen om de ungas trafiksäkerhetsattityder⁶⁴ framstod klart övervakningens och sanktionernas centrala roll för attitydpåverkan: utifrån de ungas svar påverkades deras attityder mest av informationen om trafikregler och därefter av övervakning och straff.

Eftersom 22 procent av de olyckor bland 17-åriga förare som ledde till personskador inträffade klockan 00–05 åren 2019–2020 har man uppskattat att begränsningen av körning nattetid skulle minska olycksrisken för 17-åringar. Begränsningen kan också minska ungas körförbudsbrott, eftersom de färdiga resultaten av den uppföljande undersökningen visar att nyblivna förares körförbudsbrott i huvudsak inträffar nattetid. Enligt uppgifter från Transport- och kommunikationsverket⁶⁵ hade 17-åriga förare passagerare vid 49 procent av de olyckor som inträffade mellan januari 2019 och november 2021. Enligt uppgifter hade 17-åringarna flera passagerare än en vid 25 procent av olyckorna. Av denna orsak har man bedömt att en begränsning av antalet passagerare i fordonet kan minska 17-åringarnas olycksrisk och antalet som skadas i olyckorna. Begränsningarna skulle sålunda kunna ha en positiv inverkan på trafiksäkerheten. Det är också sannolikt att begränsningen av körning nattetid och antalet passagerare bidrar till att utesluta problem som hänför sig till transport av alkohol och passagerare. Man kan anta att en begränsning som hänför sig till de yngsta personbilsförarna har en långsiktigare positiv inverkan, eftersom tilltagande körefarenhet ökar förarens beredskap att identifiera olika risksituationer och agera ansvarsfullt i trafiken.

Det är emellertid möjligt att förarna inte iakttar de begränsningar som föreslås i propositionen. Om begränsningarna inte iakttas och antalet unga förare i trafiken samtidigt ökar, är det möjligt att de föreslagna ändringarna kan ha negativa konsekvenser för trafiksäkerheten. En annan identifierad risk är att begränsningarna inte leder till att trafiksäkerheten bland unga förbättras trots att de skulle iakttas. Det är möjligt att begränsningarna leder till att riskbenäget trafikbeteende i fortsättningen förekommer mera till exempel på kvällarna före den tidpunkt då begränsningen av körning nattetid börjar gälla.

Märket som anger att föraren är minderårig underlättar sannolikt övervakningen av 17-åringars begränsade körrätt för kategori B och trafikövervakningen överlag. Den skylt för nyblivna förare som behandlades i bedömningspromemorian har preciserats under beredningen av propositionen och har getts en ny benämning (ny benämning: *märke som anger att föraren är minderårig*). Skyldighet för 17-åriga förare av fordon som förutsätter körrätt för kategori B att förse

⁶³ Timo Lajunen ja Türker Özkan; Miten nuorten liikenneturvallisuusasenteita voitaisiin parantaa? Kirjallisuuskatsaus, asiantuntijahaastattelut ja kyselytutkimus. Suomalainen Liikennetutkimuskeskus Oy.

⁶⁴ Timo Lajunen ja Türker Özkan; Miten nuorten liikenneturvallisuusasenteita voitaisiin parantaa? Kirjallisuuskatsaus, asiantuntijahaastattelut ja kyselytutkimus. Suomalainen Liikennetutkimuskeskus Oy.

⁶⁵ Olyckor som kommit till polisens kännedom, Trafikledsverkets olycksregister.

fordonet med märket kan förbättra den allmänna trafiksäkerheten. De första två åren är den mest riskfyllda tiden för nyblivna förare och om en ung förare är omogen ökar olycksrisken. Märket kan motivera en ung och nybliven förare att köra mer ansvarsfullt än förr och att ta bättre hänsyn till andra. Strävan med skyldigheten att förse fordonet med märke är att påverka förarnas värderingar och attityder och att dämpa risktagandet i trafiken. Å andra sidan kan en nybliven förare kan urskiljas i trafiken med hjälp av märket, vilket kan öka förarens osäkerhet i trafiken. Märket kan ha en positiv inverkan och öka framförhållningen, om andra förare kan ta bättre hänsyn till nyblivna förare på grund av märket.

Risken är att den föreslagna skyldigheten inte iakttas och att förarna inte fäster märket på fordonet innan de börjar köra. Om märket inte används, inverkar det negativt också på övervakningen av iakttagandet av de föreslagna begränsningarna av 17-åringars kör rätt för kategori B. Å andra sidan, även om skyldigheten skulle iakttas, finns det en risk för att användningen av märket inte påverkar förarens trafikbeteende och inte styr den unga att köra tryggt på önskat sätt. Det är också möjligt att märket har en negativ inverkan på andra trafikanters beteende, och att märket för minderåriga förare på samma sätt som den tidigare hastighetsbegränsningen 80 km/h för nyblivna förare (det s.k. 80-märket) ökar icke önskvärt trafikbeteende. Önskat trafikbeteende hos andra som rör sig i trafiken kan orsaka farliga situationer. Dessutom kan samma praktiska problem hänföra sig till märket som anger att föraren är minderårig och som fästs bak på bilen som till användningen av den löstagbara triangel som används för att känneteckna undervisningsfordon. När det gäller dessa trianglar har man upptäckt praktiska problem när det gäller till exempel fästningsmekanismens lämplighet för olika bilmodeller och också väderförhållanden kan påverka fästandet av märket. TrafiksäkerhetskONSEKVENSerna av märket som anger att föraren är minderårig är förenade med osäkerhet och konsekvenserna kan således inte förutsägas med säkerhet.

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

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

Eftersom antalet ansökningar om dispens ökat kontinuerligt, kan man anta att slopandet av dispensförfarandet sannolikt ytterligare ökar antalet 17-åriga innehavare av körkort för kategori B och därigenom andelen unga förare i trafiken. Utifrån åldersgruppens storlek och dispensernas ökade popularitet har det under lagberedningen bedömts att på årsnivå skulle den begränsade kör rätten för kategori B gälla ungefär 20 000–30 000 förare. Slopandet av dispensförfarandet kan på längre sikt tidigare reläggas anskaffandet av körkort. Under lagberedningen har det bedömts

att inverkan av slopandet av dispensförfarandet och den nya begränsade körrätten för kategori B jämfört med nuläget inte kommer att vara stor, trots att antalet körkort för kategori B förutspås öka. Den föreslagna begränsade körrätten för kategori B bedöms inte förändra nuläget avsevärt, eftersom beviljandet av körrätt inte på samma sätt som dispensförfarandet innehåller någon bedömning eller prövning med anknytning till trafiksäkerheten. När man bedömer konsekvenserna för trafiksäkerheten bör man lägga märke till att de ungas intresse för att skaffa körkort för kategori B överlag har minskat och de regionala skillnaderna i anskaffandet av körkort är stora, och minst körkort skaffas i de större städerna. Det faktum att en del av de unga börjar färdas med bil i stället för till exempel moped kan ha en trafiksäkerhetsfrämjande inverkan, eftersom bil är ett trafiksäkrare fordon än moped i en olyckssituation. I glesbygden innebär ungas större möjlighet att färdas med bil sannolikt att till exempel användningen av traktorer på väg minskar.

Konsekvenserna för trafiksäkerheten av att antalet unga, 17-åriga personbilsförare ökar kan ändå inte förutsägas med säkerhet. Det är möjligt att ökningen av antalet 17-åriga personbilsförare kan ha negativa konsekvenser för trafiksäkerheten. Alla unga uppnår inte som 17-åringar en med tanke på trafiksäkerheten idealisk mognadsgrad och också av denna orsak ska körkort erhållas med vårdnadshavarens samtycke. Utgångspunkten är att vårdnadshavaren kan bedöma den ungas självbehärskning och förmåga att agera ansvarsfullt. I detta avseende förändras situationen inte väsentligt jämfört med nuläget, eftersom den ungas mognad inte bedöms som en del av dispensförfarandet och också dispens söks med vårdnadshavarens samtycke. Det är också skäl att beakta att myndigas möjlighet att skaffa körrätt för kategori B inte regleras utifrån mognad.

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

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

Konsekvenser för barn och unga

En särskild grund för bedömningen av konsekvenserna för barn är principen om att barnets bästa kommer i första hand, som förutsätts i artikel 3.1 i FN:s konvention om barnets rättigheter. Enligt FN:s kommitté för barnets rättigheter är minimikravet vid bedömning av konsekvenserna för barn att använda konventionen om barnets rättigheter som utgångspunkt och särskilt säkerställa att bedömningen baserar sig på de allmänna principerna i konventionen. Kommittén har angett fyra punkter i konventionen som sådana allmänna principer som ska beaktas vid tolkningen av alla punkter i konventionen. De allmänna principerna är icke-diskriminering (artikel 2), att barnets bästa kommer i första hand (artikel 3.1), barnets rätt till livet, överlevnad och

utveckling (artikel 6) samt barnets rätt att höras och att barnets åsikter tillmäts betydelse (artikel 12).⁶⁶

Slopandet av dispensförfarandet och den föreslagna begränsade körrätten för kategori B gör det möjligt för 17-åringar att röra sig självständigt i större utsträckning än nu. Den föreslagna ändringen ökar likabehandlingen av unga eftersom anskaffandet av körkort inte är direkt beroende av var den unga bor eller en bedömning av hans eller hennes behov av att färdas. Förslaget om begränsad körrätt ökar sannolikt antalet unga personbilsförare i trafiken. Unga förare och deras passagerares rätt till liv och överlevnad tryggas genom begränsningarna av körrätten för kategori B, förbudet mot körning nattetid och begränsningen av antalet passagerare. Dessutom ska en 17-åring som kör ett fordon som förutsätter körrätt för kategori B förse fordonet med ett märke som anger att föraren är minderårig.

De faktiska konsekvenserna av begränsningarna är beroende av om de följs. Under beredningen av propositionen har man bedömt att största delen av de unga sannolikt kommer att följa de föreslagna begränsningarna. Begränsningen som gäller körning nattetid kan påverka unga förare riskbenägenhet. Begränsningen som gäller antalet förare kan i sin tur minska ett eventuellt grupptryck på unga förare att ta risker och på så vis förhindra att unga gör sig skyldiga till trafikförseelser och körkortsbrott. Strävan med begränsningen av antalet passagerare är dessutom att begränsa unga förarens ansvar genom att förhindra situationer där en oerfaren innehavare av körrätt för kategori B blir tvungen att transportera flera passagerare än en. Eftersom det inte har funnits någon motsvarande reglering i Finland tidigare, går det inte att med säkerhet bedöma de ungas benägenhet att bryta mot de föreslagna bestämmelserna och bestämmelsernas konsekvenser för trafiksäkerheten. Det är möjligt att förslaget kommer att ha sådana negativa konsekvenser för trafiksäkerheten som beskrivs ovan. Övergången från att färdas med till exempel moped eller lätt fyrhjuling till att färdas med personbil kan dock förbättra trafiksäkerheten och stödja barns rätt till liv och överlevnad.

När unga får möjlighet att röra sig självständigt främjas deras tillgång till hobbyer, läroanstalter och arbetsplatser särskilt i glesbygden, där kollektivtrafikutbudet kan vara bristfälligt. Ändringen bedöms ha positiva konsekvenser för till exempel ungas utbildning samt en förebyggande inverkan på ungas marginalisering.

Konsekvenser för folkhälsan

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

4.2.5 Konsekvenser för de grundläggande fri- och rättigheterna

Föreslagen i propositionen har samband med de grundläggande fri- och rättigheterna och målet att skydda dem. Grundlagens (731/1999) 6 § innehåller bestämmelser om jämlikhet och lagens 7 § bestämmelser om rätt till liv och hälsa. Den föreslagna begränsade körrätten för kategori B

⁶⁶ Esa Iivonen och Kirsi Pollari, Lapsivaikutusten arvioinnin käsikirja lainvalmistelijoille. Valtioneuvoston kanslian julkaisu 2021:5, s. 26.

och slopandet av dispensförfarandet förbättrar likabehandlingen inom åldersgruppen 17-åringar.

Förslaget om att det ska förutsättas körundervisning i halt väglag på övningsbana har sannolikt negativa konsekvenser för likabehandlingen av dem som avlägger körkort. Om övningsbanan ligger på över 80 kilometers avstånd från den kommuns eller stads centrum där körundervisning för utbildningen i att upptäcka risker ges, ska det vara möjligt att öva körning i halt väglag med simulator i stället för på övningsbana. Den som avlägger körkort får dock välja träning på bana i stället för med simulator om han eller hon så vill. De som avlägger körkort och får körundervisningen i körning på halt väglag på övningsbana, betalar sannolikt mera för sitt körkort än de som avlägger körkort och får körundervisningen i körning på halt väglag med simulator. Till följd av bestämmelserna är kostnaderna för avläggande av körkort beroende av på vilken ort utbildningen i upptäckande av risker fås och av övningsbananätverkets täckning, dvs. hur långt avståndet är till övningsbanan från ortens centrum.

Ett avstånd på högst 80 kilometer till övningsbanan ansågs vara rimligt med beaktande av kostnaderna för att färdas till banan och den tid som det tar att färdas dit. Tidigare förutsattes träning på övningsbana, om avståndet från bilskolan eller kommuncentrum till närmaste godkända övningsbana inte översteg 120 kilometer. Den gräns på 80 kilometer som föreslås nu är en förbättring ur likabehandlingsperspektiv jämfört med den tidigare gränsen, för när gränsen sänks med 40 kilometer bedöms det minska kostnaderna för banövningen för den som avlägger körkort. I den övergripande bedömningen av förslaget beaktades också att om alla skulle åläggas krav på att övningen i körning på halt väglag ska genomföras på en övningsbana, skulle prisskillnaderna sannolikt bli större än med den föreslagna modellen.

Strävan med den begränsade körrätten för kategori B och märket som anger att föraren är minderårig, som främjar övervakningen av att begränsningen iakttas, är att inverka positivt på rätten till personlig trygghet för alla som färdas i trafiken och att skydda deras rätt till liv. Utöver de förslag som beskrivs ovan bedöms utvidgningen av utbildningen i upptäckande av risker och körförbudsutbildningen har en tryggande inverkan på rätten till liv.

Hittills är 65 procent av alla dispenser beviljats män. Könsfördelningen kan antas uppvisa samma tendens även efter det att de ändringar som föreslås i propositionen trätt i kraft. Eftersom männens andel av dem som fått dispens är klart större än kvinnornas och andelen män av de 17-, 18- och 19-åringar som gjort sig skyldiga till körförbudsbrott är nästan 90 procent, är det sannolikt att eventuella konsekvenser för trafiksäkerheten av de föreslagna ändringarna riktar sig särskilt till männen.

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

5 Alternativa handlingsvägar

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

Vid kommunikationsministeriet har det beretts en trafiksäkerhetsstrategi som omfattar alla transportslag. Statsrådet fattade ett principbeslut om en trafiksäkerhetsstrategi den 24 mars 2022. Visionen för strategin är att senast 2050 ska ingen dö eller skadas allvarligt i trafiken,

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

En riktlinje för trafiksäkerhetsstrategin är att trafiksystemet och alla dess komponenter ska vara säkra. Till denna riktlinje hör också att se över körhastigheterna och i större utsträckning använda hastighetsgränsen 30 km/h i tätorter. Vid uppdateringen av Trafikledsverkets anvisning om hastighetsbegränsningar fäst särskild uppmärksamhet på hastighetsbegränsningarnas effekt på säkerheten i förhållande till de övriga samhälleliga effekterna. Ansvariga organisationer för åtgärden är Trafikledsverket, Transport- och kommunikationsverket, NTM-centralerna och kommunerna. Utbredningen av zoner med hastighetsbegränsningen 30 km/h i tätorter och sänkningen av hastighetsbegränsningen på vägavsnitt utan mitträcke med över 80 km/h bedöms kunna öka trafiksäkerheten och minska dödsfallen i trafiken.

En ytterligare åtgärd i trafiksäkerhetsstrategin är att sakta ner körhastigheterna, till exempel genom att sänka hastighetsbegränsningen till 30 km/h i områden med mycket cyklister och fotgängare och i vilka också annan infrastruktur stöder en sänkning av hastigheten. Dessutom fästs särskild uppmärksamhet på att lugna ner trafikmiljön kring skolor och daghem. Ansvariga organisationer för åtgärden är kommunerna, NTM-centralerna och Trafikledsverket. Att sakta ner körhastigheterna har bedömts vara en effektiv metod för att minska trafikolyckor och ha en positiv effekt på trafiksäkerheten.

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

5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser

5.1.1 Inga ändringar av regleringen

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

5.1.2 Utnyttjande av alternativa regleringsmetoder

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

5.1.3 Alternativa sätt att ändra körkortsregleringen

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

Alternativt sätt att genomföra begränsningen av körning nattetid

I 5 § 6 mom. i propositionen föreslås en ny begränsad körrätt för kategori B för 17-åriga förare. Körrätten begränsas nattetid klockan 00–05 genom förslaget till 5 a §. Enligt förslaget ska begränsningen vara nationell och den ska inte fogas till körkortet eller registret som gäller körrätt. I det utkast till proposition som var på remiss föreslogs det att begränsningen av körning nattetid skulle gälla endast natten mot lördag och natten mot söndag klockan 00–05. Utifrån remissvaren ändrades förslaget under den fortsatta beredningen av propositionen så att begränsningen gäller alla veckodagar klockan 00–05.

I det skede då utkastet till proposition bereddes diskuterades en begränsning av målgruppen för begränsad körrätt. När olika begränsningsalternativ bedömdes uppmärksammades nyblivna förares förhöjda olycksrisk under de två första åren då de kör och just unga förares riskbenägenhet överlag. Man beslöt att rikta begränsningen till minderåriga, eftersom det inte betraktades som ett genomförbart alternativ att begränsa körrätten för alla nyblivna förare med körkort för kategori B. Trots att den trafiksäkerhetsfrämjande inverkan skulle kunna vara större ju flera förare som omfattas av begränsningen, ansågs det inte vara proportionellt att utsträcka begränsningen till en större åldersgrupp än den föreslagna eller till alla nyblivna förare. En begränsning för myndiga förare vore problematisk med avseende på flera grundläggande fri- och rättigheter, såsom jämlikhet, rättssäkerhet och näringsfrihet. Begränsningen skulle sannolikt ha en negativ inverkan på myndiga ungas sysselsättning. Ett betydande antal myndiga unga arbetar bland annat i olika uppgifter i distributions- och transportbranschen, där arbetsskiftet ofta börjar redan på morgonnatten. Beträffande begränsningens giltighetstid bedömde man att för att uppnå till-

räckliga trafiksäkerhetseffekter borde begränsningen gälla förarna tills de fyller 18 år. Begränsningens giltighetstid skulle sålunda inte vara fast utan bero på när en minderårig förare ha avlagt körkort för kategori B och hur länge föraren fortfarande är minderårig. En enhetlig tidpunkt då begränsningen upphör bedömdes vara ett rättvisare alternativ än en fast begränsning som är lika lång för alla. Väsentliga omständigheter med tanke på de eftersträlvade trafiksäkerhetskonsekvenserna är förutom begränsningens längd bland annat hur mycket förarna kör, deras körerfarenhet och hur mångsidig den är. I dessa avseenden finns det stora skillnader mellan förarna.

Under beredningen av propositionen har man bedömt inverkan om begränsningen gäller endast veckoslut, veckoslut och söckenhelger, och alla veckodagar. För trafiksäkerheten bedömdes det mest verkningsfulla alternativet vara en begränsning som gäller alla veckodagar. Med alternativet bedöms det vara möjligt att uppnå en trafiksäkerhetsfrämjande inverkan som är större än en begränsning som gäller endast veckosluten. Enligt Transport- och kommunikationsverkets olycksuppgifter⁶⁷ för 2019–2020 inföll 11 procent av de olyckor som ledde till personskador och som inföll under veckan och där en 17-årig personbilsförare var delaktig under vardagsnätter (måndag–fredag klockan 00–05). Av olyckorna inföll 12 procent under veckoslutsnätter (lördag–söndag klockan 00–05). Skillnaden i andelen olyckor som infaller under vardags- och veckoslutsnätter är således mycket liten, och i ljuset av olycksstatistiken är det inte motiverat att begränsningen ska gälla endast veckoslutsnätter. En begränsning som gäller alla veckodagar har också bedömts vara det tydligaste alternativet med tanke på informationen och hur begränsningen ska fungera praktiskt.

Alternativet med en begränsning som gäller endast veckoslutsnätter skulle gälla 104 nätter under året. Alternativet presenterades i det utkast till proposition som var på remiss hösten 2021. Under beredningen av utkastet till proposition bedömdes det att alternativet med tanke på informationen och övervakningen var ett tydligare alternativ än alternativet med en begränsning som skulle gälla även söckenhelger vid sidan av veckoslut. I Finland är antalet söckenhelger i medeltal 7–8 per år och flera av dem är kyrkliga och rörliga helgdagar. Om begränsningen också skulle gälla söckenhelger utöver veckoslut skulle den gälla i medeltal 112 nätter.

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

Alternativt sätt att genomföra begränsningen av passagerarantalet

Under den fortsatta beredningen av regeringens proposition bedömde man att begränsningen av körning nattetid inte ensam räcker till för att öka trafiksäkerheten bland unga. Av denna orsak beslöt man att till propositionen foga en ny begränsning som gäller 17-åriga innehavare av körkort för kategori B som kör ett fordon som förutsätter körrätt för kategori B. Antalet passagerare i fordonet begränsas till en. Begränsningen ska gälla tills föraren fyller 18 år. På samma sätt

⁶⁷ Olyckor som kommit till polisens kännedom, Trafikledsverkets olycksregister.

som begränsningen som gäller körning nattetid ska det inte göras någon anteckning om begränsningen i körättssinnehavarens körkort. Förslaget presenterades under kommunikationsministeriets samråd i januari 2022.

En begränsning av passagerarantalet togs upp i den bedömningspromemoria som var på remiss sommaren 2021 (*bedömningspromemoria om ändringar i körkortslagen – trafiksäkerheten bland unga*). I det skedet bedömdes det också om antalet passagerare skulle kunna begränsas vid en viss tidpunkt.

I det utkast till proposition som var på remiss hösten 2021 konstaterades det att alternativet inte främja målet att minska utsläppen från trafiken. Dessutom konstaterades det att det inte önskvärt att begränsningen utgör ett hinder för att färdas till exempelvis hobbyer tillsammans med andra minderåriga. Under den fortsatta beredningen har man vägt konsekvenserna av begränsningen. De tyngst vägande konsekvenserna har ansetts vara de trafiksäkerhetsfrämjande effekter som eventuellt uppnås genom begränsningen.

Under den fortsatta beredningen av propositionen har man bedömt att genom att begränsa antalet passagerare i fordonet kan en trafiksäkerhetsfrämjande inverkan uppnås. Enligt uppgifter⁶⁸ från Transport- och kommunikationsverket hade 17-åriga förare passagerare vid 49 procent av de olyckor som inträffade mellan januari 2019 och november 2021. Enligt uppgifter hade 17-åringarna flera passagerare än en vid 25 procent av olyckorna. Av denna orsak har man bedömt att en begränsning av antalet passagerare i fordonet kan minska 17-åringarnas olycksrisk och antalet som skadas i olyckorna. Begränsningen av antalet passagerare kan förebygga riskbenäget beteende i fordonet och hjälpa den unga föraren att bättre koncentrera sig på att iakttätra trafikmiljön.

Under beredningen bedömdes olika alternativa sätt att genomföra begränsningen. Förutom den föreslagna begränsningen diskuterades en begränsning av antalet passagerare till två och tre. Man bedömde möjligheten att förena ett alternativ som tillåter endast en passagerare utöver föraren med ett undantag för familjemedlemmar och personer som bor i samma hushåll. Det är juridiskt utmanande att definiera familjemedlemmar eller familj med beaktande av dagens mångformiga familjer. Ett separat undantag som gäller familjemedlemmar och personer som bor i samma hushåll bedömdes också vara utmanande för övervakningen. Av dessa orsaker beslöt man att avstå från undantag under den fortsatta beredningen av propositionen. Med tanke på trafiksäkerheten och projektet ansågs det preliminärt att stödja ungas möjligheter att färdas självständigt och den ungas egna behov av att färdas. När begränsningen bedömdes ansåg man att en 17-årig ung person i princip inte ska svara för transport av till exempel familjemedlemmar.

Alternativa påföljder av brott mot begränsningarna

I regeringens proposition föreslås det att brott mot de begränsningar som föreskrivs i den nya 5 a § ska betraktas som förande av fortskaffningsmedel utan behörighet, eftersom körättssinnehavaren överskrider den kör rätt som ingår i körkortet. Bestämmelser om förande av fortskaffningsmedel utan behörighet ingår i 23 kap. 10 § i strafflagen. Enligt vad som föreskrivs i paragrafens 1 mom. ska den som för ett fordon utan behörighet dömas till böter eller fängelse i högst sex månader. I 64 § 2 mom. 4 punkten i körkortslagen föreskrivs att polisen ska meddela en kör rättssinnehavare körförbud om han eller hon har gjort sig skyldig till förande av fortskaffningsmedel utan behörighet enligt 23 kap. 10 § i strafflagen. Enligt lagens 70 § 1 mom. 3 punkten

⁶⁸ Olyckor som kommit till polisens kännedom, Trafikledsverkets olycksregister.

kan temporärt körförbud meddelas om det är sannolikt att det finns förutsättningar för att meddela körförbud med stöd av 64 § 2 mom. 3–5 punkten. Som påföljd för körning i strid med en begränsning eller begränsningarna ska förarens med stöd av den beskrivna regleringen i regel dömas till böter vid bötesförfarande och meddelas körförbud, om inte brottsmålet behandlas i domstol enligt ordningen för behandling av brottsmål. Under beredningen av propositionen har också flera andra alternativ till potentiella påföljder bedömts.

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

Ett annat påföljdsalternativ som bedömts under beredningen är att klassificera brott mot en begränsning eller begränsningarna som körkortsförseelse och möjligheten att meddela föraren körförbud, om föraren gör sig skyldig till upprepade körkortsförseelser. Klassificeringen skulle förutsätta att lagens 93 § 1 eller 2 mom. ändras så att för brott mot en begränsning eller begränsningarna kan föreläggas böter eller alternativ avgift för trafikförseelse. Dessutom borde lagens 65 § 1 mom. ändras så att polisen skulle kunna meddela en förare körförbud på grund av upprepade förseelser. Vid bedömningen av alternativet beaktades dock och ansågs det som delvis inkonsekvent att det inte är möjligt att meddela körförbud för andra körkortsförseelser som föreskrivs i lagens 93 §, trots att förseelserna upprepas. Under beredningen bedömde man dessutom att påföljdens effektivitet kan bli lidande på grund av det spelrum som ingår i beräkningen av upprepade förseelser. Ändringen skulle också inverka på beräkningen av upprepade trafikbrott och orsaka kostnader för Transport- och kommunikationsverket.

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

Kravet på att en äldre person ska åka med i bilen

Utöver de alternativa begränsningar som beskrivs ovan övervägde man under den fortsatta beredningen av proposition ett alternativ om att begränsa 17-åringars körrätt för kategori B till situationer där en äldre person åker med föraren.

Tidigare under beredningen fastställde man att kravet på att en äldre person ska åka med inte motsvarar de ungas behov av att färdas. Dessutom fastställdes det att kravet kan medföra flera olika praktiska utmaningar och försätta de unga i en ojämlik ställning, eftersom alla unga inte har sådana trygga och pålitliga vuxna i sitt liv som skulle ha möjlighet att åka med en ung förare.

Dessutom bedömde man att nyttan av den äldre person som väljs att åka med påverkas av den kör- och trafikbeteendekultur som personen förmedlar till den minderåriga föraren.

Begränsningsalternativet togs dock upp till förnyad bedömning, eftersom man under den fortsatta bedömningen av propositionen bedömde att begränsningen av körning nattetid inte ensam är tillräcklig för att öka trafiksäkerheten bland unga. Den förnyade bedömningen av alternativet stöddes också av de iakttagelser och rekommendationer som förts fram i den rapport om olyckor bland unga i Europa som publicerade i oktober 2021⁶⁹.

Alternativet presenterades under det samråd som kommunikationsministeriet ordnade i januari 2022.

Som eventuella krav som skulle kunna ställas på den äldre personen övervägdes 25 års ålder, som också krävs av lärare med undervisningstillstånd, och gällande körrätt för kategori B. Under beredningen övervägde man ett alternativ där begränsningen som gäller att en äldre person ska åka skulle gälla under de första 30 dagarna efter att 17-åringen fått körrätt för kategori B. Begränsningen skulle upphöra senast när föraren fyller 18 år.

En del av dem som deltog i samrådet ansåg att 30 dagar inte skulle vara en tillräckligt lång tid. Under samrådet framfördes å andra sidan att begränsningen skulle begränsa de unga frihet och kommenterades begränsningen ur likabehandlingssynvinkel. En del av åhörarna kommenterade att alternativet är problematiskt för dem som genomgår yrkesinriktad förarutbildning.

När begränsningsalternativet bedömdes erkände man att det är förenat med juridiska utmaningar som det inte skulle ha varit möjligt att lösa inom tidtabellen för projektet. Utmaningarna hänför sig bland annat till rollen och ansvaret för den person som åker med, de krav som ska ställas på personen och sanktionerna för körning i strid med begränsningen. På grund av de juridiska utmaningarna beslöt man att avstå från alternativet under den fortsatta beredningen.

Under lagberedningen har det funnits behövligt och viktigt att säkerhetssituationen bland 17-åriga förare följs och att begränsningarna vid behov bedöms på nytt.

Alternativa lösningar för att ändra förarutbildningen

I regeringens proposition föreslås ändringar i det som föreskrivs i 35 § 2 mom. i körkortslagen om den så kallade utbildningen i upptäckande av risker. Enligt lagförslaget ska körundervisning i halt väglag i fortsättningen i princip ges på en övningsbana. Undervisningen ska ges på en övningsbana, om avståndet till banan är högst 80 kilometer från centrum i den stad eller kommun där den som avlägger körkort i huvudsak får den körundervisning för utbildningen i upptäckande av risker som övningen i körning i halt väglag utgör en del av. När det gäller förslaget kunde man ha stannat för det avstånd på 120 kilometer som användes tidigare eller alternativt välja något annat avstånd. När man övervägde olika alternativa avstånd beaktade man att övningsbanorna vanligtvis ligger utanför tätorterna. En körsträcka på ungefär en timme bedömdes som rimlig, och via landsväg motsvarar detta en sträcka på i medeltal 80 kilometer. Man övervägde också ett alternativ där övning i körning i halt väglag på övningsbana skulle förutsättas av alla som avlägger körkort, men på grund av de regionala skillnader som iakttagits i övningsbanenätverkets täckning ansågs alternativet inte värt att understödjas. Enligt den bedömning som

⁶⁹ European Transport Safety Council: Reducing road deaths among young people aged 15 to 30. PIN Flash Report 41, oktober 2021. https://etsc.eu/wp-content/uploads/PIN-Flash-41_web_FINAL.pdf.

gjorts under lagberedningen skulle ett absolut krav ha kunnat leda till orimligt långa resor framför allt i vissa delar av landet.

För förarutbildningens del bedömde man under beredningen också ett sådant alternativ att man skulle ha föreslagit ändringar i innehållen i den så kallade EAS-utbildningen för den som avlägger det första körkortet. Man beslöt ändå att föreslå ändringar bara i utbildningen i upptäckande av risker, eftersom alla som avlägger körkort för kategori B genomgår utbildningen i upptäckande av risker som en del av den förarutbildning som förutsätts för denna klass. Utbildningen för det första körkortet genomgås bara en gång, till exempel i samband med avläggandet av körkort för moped. Ändringar i EAS-utbildningens innehåll skulle därför inte lika heltäckande kunna påverka färdigheterna hos just dem som avlägger körkort för kategori B, eftersom en del av förarna har genomgått utbildningen redan tidigare, och det har ofta gått flera år sedan den genomgicks.

Målgruppen för märket som anger att föraren är minderårig

Målgruppen för skylten för nyblivna förare, som behandlades i bedömningspromemoria (*bedömningspromemoria om ändringar i körkortslagen – trafiksäkerheten bland unga*) har bedömts under beredningen av regeringens proposition. Sedan målgruppen preciserats under beredningen av propositionen ändrades benämningen till märke som anger att föraren är minderårig.

Som ett alternativ till den skyldighet att förse fordonet med märke som föreslås i 51 a § i propositionen och som gäller endast 17-åriga förare av fordon som förutsätter körkort för kategori B bedömde man om det skulle förutsättas att alla nyblivna innehavare av körkort för kategori B ska förse fordonet med märke i ett år efter det att de beviljats körkort. Dessutom bedömdes 17–19-åriga förare som en potentiell målgrupp. Nyblivna förare löper förhöjd olycksrisk under de två första åren efter det att de beviljats körkort. Ung ålder ökar risken för att föraren ska bli inblandad i en olycka. Under lagberedningen har det bedömts att nyttan av användningen av märket är störst för de allra yngsta förarna.

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

Alternativt sätt att genomföra märket som anger att föraren är minderårig

När det gäller märket som anger att föraren är minderårig, som föreslås i 51 a § i propositionen, bedömdes en alternativ handlingsväg under beredningen. Som ett alternativ till ett konkret märke bedömde man under beredningen om det eller de fordon som körs av en nybliven förare skulle antecknas i Transport- och kommunikationsverkets datasystem för fordonstrafiken. Med hjälp av den information som finns i systemet skulle polisen kunna rikta övervakningen till dessa fordon vid sidan av annan trafikövervakning.

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

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

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

Om det konstateras att märket som anger att föraren är minderårig fungerar i praktiken, borde man i fortsättningen granska möjligheten att genomföra det digitalt.

Begränsning av transport av alkohol

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

Beaktande av trafikbrottslig bakgrund vid beviljandet av körkort

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

begränsningarna just på förare med riskbenäget beteende är svårt och en åtgärd som gäller hela åldersklassen vore sannolikt överdimensionerad i proportion till den fördel som därigenom uppnås.

En utredning av unga personers brottsliga bakgrund i samband med ansökan om körkortstillstånd är problematiskt, eftersom det förutsätter behandling av känsliga uppgifter. Dessutom är registerutdraget ett fysiskt dokument, var behandling som bilaga till ansökan om körkortstillstånd skulle utgöra ett hinder för behandlingen av ansökningar om körkortstillstånd i en e-tjänst. Problematiskt med tanke på förfarandet är därtill att det inte finns ett registerutdrag som planerats enkom för kontroll av trafikbrottslig bakgrund. EU:s dataskyddsförordning⁷⁰ ställer begränsningar för vilka uppgifter som en myndighet får samla in och behandla. Myndigheten får inte samla in och behandla andra än för avgörandet av ansökan nödvändiga uppgifter och straff- och bötesregisterutdragen skulle också innehålla sådan information som inte behövs vid behandlingen av ansökan om körkortstillstånd. Ansökningarna om körkortstillstånd behandlas av Transport- och kommunikationsverkets tjänsteleverantör Ajovarma Oy. Enligt uppgift från Transport- och kommunikationsverket har tjänsteleverantören, även om uppgifterna om trafikbrott finns i trafik- och transportregistret och inte skulle kräva separata straff- och bötesregisterutdrag, inte tillgång till trafikbrottsuppgifter, vilket hindrar att tillståndsansökningarna behandlas hos tjänsteleverantören.

I remissvaren på bedömningspromemorian föreslogs det att ansökan om körkort skulle utökas med en punkt där sökanden tillfrågas om tidigare körförbud. Som följd av ett positivt svar skulle tjänsteleverantören kunna begära ett utlåtande om saken av polisen och utifrån det bedöma närmare om det är lämpligt att personen får körkort som minderårig. Förslaget har utvärderats under beredningen av propositionen. Egen anmälan om tidigare körförbud är förenad med praktiska utmaningar. Ansökan om körkortstillstånd kan göras upp till två år innan körkort erhålls, så i ansökningsskedet vet man ännu inte om sökanden tänker skaffa körkort för kategori B som 17- eller 18-åring. Å andra sidan är det möjligt att den som ansöker om tillstånd lämnar felaktig information för att få körkortstillstånd. Körkortstillståndet är i kraft tre år, så den som ansöker om tillstånd kan göra sig skyldig till ett brott som leder till körförbud mellan det att försäkras och examen avläggs. Ska grunden för körförbud utredas närmare leder det också till ett ökat antal förfrågningar mellan den av Transport- och kommunikationsverket konkurrensutsatta tjänsteleverantören och polisen.

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

⁷⁰ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=celex%3A32016R0679>

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

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

Ändring av längden på körförbudet

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

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

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

Bedömning av ungas körhälsa och mognad

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

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

Transport- och kommunikationsverkets Anvisningar om bedömning av körhälsa för hälso- och sjukvårdspersonal är avsedd att stödja även bedömningen av unga förares körhälsa. Genom att

utveckla anvisningarna och informera hälso- och sjukvårdspersonalen kunde man stödja bedömningarna av körhälsa och sträva efter att också unga förare uppfyller hälsokraven och kan måna om sin körhälsa oberoende av vid vilken ålder de skaffar körkort. Det föreslås inga ändringar i det gällande förfarandet, där en ung person som ansöker om sitt första körkort i grupp 1 avger en egen anmälan om sitt hälsotillstånd (s.k. sökandens försäkran i samband med det första körkortet). Information till de unga och deras vårdnadshavare om omständigheter som inverkar på körhälsan kunde öka förståelsen för de omständigheter som inverkar på körhälsan och på så vis främja funktionsdugligheten hos det nuvarande förfarandet med egen anmälan. Det föreslås att anvisningarna om bedömning av körhälsa för hälso- och sjukvårdspersonal utvecklas så att de bättre än förr stödjer bedömningen av hälsotillståndet hos unga som ansöker om det första körkortet.

Alternativa lösningar i fråga om dispensförfarandet

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

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

5.2 Lagstiftning och andra handlingsmodeller i utlandet

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

I Sverige kan man få körkort för kategori B som 17-åring. Det är möjligt att skaffa körkort med dispens på grund av bristfälliga kollektivtrafikförbindelser, sjukdom, funktionsnedsättning eller någon annan motsvarande orsak, som inte betraktas som ett medicinskt hinder för erhållande av

körkort. Dispens kan beviljas endast om beviljandet av dispens inte äventyrar trafiksäkerheten.⁷¹ På körkort som beviljats efter godkänt körprov tillämpas en tvåårig provotid.⁷² Om föraren under denna provotid gör sig skyldig till en förseelse som leder till att körkortet återkallas, måste föraren avlägga nytt körprov. I praktiken beviljas dispens i ytterst sällsynta fall. Den svenska trafikmyndigheten har ingen statistik över körkort som beviljats 17-åringar, men antalet antas vara lågt.⁷³

I Tyskland kan unga förare få körrätt för kategori B som 17-åringar, om de deltar i så kallad handledd körning (Begleitetes Fahren ab 17, dvs. BF17). I BF17-modellen har en ung förare körrätt, om en utsedd person åker med honom eller henne när fordonet framförs.⁷⁴ Flera fysiska personer kan vara utsedd person förutsatt att de uppfyller vissa krav, såsom 30 års ålder.⁷⁵ När föraren har fyllt 18 år krävs inte längre någon utsedd person. Körutbildningen och körproven är desamma i både BF17-modellen och för dem som deltar i körundervisningen som 18-åringar. Likaså gäller uppföljningstiden på två år alla som fått sitt första körkort, liksom kravet på en promillegräns på 0,00 % för dem som omfattas av uppföljningstiden eller som är under 21 år. Till följd av en trafikförseelse under uppföljningstiden kan uppföljningstiden förlängas till fyra år, föraren kan åläggas att delta i ytterligare utbildningar eller så kan körrätten återkallas helt beroende på antalet förseelser och förseelsernas art. Enligt en undersökning av effekterna under uppföljningstiden minskade kravet på en promillegräns på 0,00 % antalet alkoholrelaterade kollisioner och trafikförseelser avsevärt. Effekten märktes också på lång sikt. Det var mindre sannolikt att nyblivna förare, som berördes av kraven under uppföljningstiden, gjorde sig skyldiga till rattfylleri eller var involverade i alkoholrelaterade olyckor också efter uppföljningstidens utgång. Nolltoleransen när det gäller alkohol under uppföljningstiden och programmet för handledd körning anses ha bidraget avsevärt till att trafikdödligheten bland unga förare har minskat i Tyskland från 2010 med i medeltal 7 % per år, trots att trafikdödligheten bland den övriga befolkningen har minskat med endast en procent per år.⁷⁶

I Danmark har man sedan 2017 genomfört ett försök som liknar BF17, som används i Tyskland. I försöket kan den som fyllt 17 år få körrätt förutsatt att han eller hon kör tillsammans med en utsedd person.⁷⁷ Av den utsedda personen krävs 30 års ålder och danskt körkort som varit i kraft 10 år.⁷⁸ Efter att ha fått körkort sätts 17-åringen på en tre års provotid under vilken han eller hon kan förlora sitt körkort på grund av trafikförseelser och åläggas att delta i ytterligare utbildning för att få tillbaka körrätten.⁷⁹ Det danska försöket utvärderades i en undersökning 2020, där det konstaterades att de som deltagit i pilotförsöket i huvudsak hade positiva användarupplevelser, samt att den allmänna inställningen till pilotsystemet är god. Efter att systemet införts skaffar cirka 40 procent av de danska 17-åringarna körkort. Man har bedömt att siffran är på väg uppåt. Enligt undersökningen var olyckor bland 17-åringar relativt sällsynta, bara 0,5 pro-

⁷¹ Körkortsförordning (1998:980), 8 kap. 9 § 2 och 3 mom.

⁷² Körkortslag (1998:488), 18 §.

⁷³ Sveriges Radio: <https://sverigesradio.se/artikel/6116578>

⁷⁴ <https://www.bf17.de/en/> och <https://www.cieca.eu/news/623>

⁷⁵ Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr

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

⁷⁶ Reducing road deaths among young people https://etsc.eu/wp-content/uploads/PIN-Flash-41_web_FINAL.pdf

⁷⁷ <https://www.fstyr.dk/da/Regler-om-koerekort/Ansoegning-om-koerekort#koerekort-til-17-aarige>

⁷⁸ Bekendtgørelse om forsøgsordning med udstedelse af kørekort til 17-årige 8 § <https://www.retsinformat-ion.dk/eli/ta/2016/1594>

⁷⁹ <https://www.sikkertrafik.dk/raad-og-viden/i-bil/gode-raad-til-nye-bilister>

cent av de 17-åriga förarna var involverade i en kollision under åren 2017–2019. Enligt undersökningen var ingen av dessa kollisioner livshotande, och i merparten av dem hade alkohol eller andra droger ingen del i orsaken till olyckan.⁸⁰

I Estland kan 16–17-åriga unga få begränsad kör rätt för personbil. Den som innehar begränsad kör rätt får köra personbil när hans eller hennes vårdnadshavare eller en av vårdnadshavaren befullmäktigad person sitter bredvid. Vårdnadshavaren eller den befullmäktigade personen ska ha haft körkort för kategori B minst två år. Vårdnadshavaren eller den befullmäktigade personen får inte heller vara berusad och alkoholhalten i hans eller hennes blod får inte överskrida den gräns som lagen tillåter.⁸¹ Den som kör för sitt första körkort för kategori B beviljas ett temporärt körkort för två år, och under den tiden ska han eller hon ha en skylt för nyblivna förare på ett synligt ställe fram och bak på bilen.⁸² Också innehavare av begränsad kör rätt ska ha en skylt för nyblivna förare synlig. Förutom att ha en synlig skylt ska nyblivna förare iaktta en hastighetsbegränsning på 90 km/h. Föraren kan utan ytterligare åtgärder ansöka om permanent körkort när han eller hon har fullgjort det sista steget i körundervisningen och inte har begått några trafikförseelser under de senaste 12 månaderna.⁸³ Om föraren har giltiga straff för trafikförseelser ska han eller hon avlägga ett teoriprov innan han eller hon ansöker om permanent körkort. Man kan ansöka om permanent körkort tidigast 23 månader efter det att man fått temporärt körkort. Tills vidare har det inte gjorts någon undersökning om hur Estlands program för begränsad kör rätt har påverkat trafiksäkerheten. Av alla dödsorsaker i Estland är andelen unga trafikdöda dock bland de lägsta i Europa tillsammans med Sverige. I Estland var 7 procent av dödsfallen bland 15–30-åriga unga åren 2017–2019 dödsfall i trafiken. Dessutom är dödsfallen i trafiken bland estniska unga förare i ett europeiskt perspektiv exceptionellt mycket lägre än medeltalet för förare i alla åldrar.⁸⁴

I Österrike kan den som är 15,5 år delta i körundervisning för unga som kallas L17.⁸⁵ Under övning ska föraren ha en skylt med bokstaven L i vitt på blå botten samt texten övningskörning i svart på vit botten fram och bak på fordonet.⁸⁶ Vid L17-utbildning ska övervakaren sitta bredvid föraren. Som villkor för att få vara övervakare har det föreskrivits att denna ska ha haft körkort i minst sju år, ha tre års körerfarenhet och en nära relation till eleven.⁸⁷ Under L17-utbildningen ska föraren avlägga en grundutbildningsperiod i bilskola, varefter han eller hon ska köra minst 3000 kilometer tillsammans med övervakaren. När föraren har fyllt 17 år, kan han eller hon beviljas körkort som berättigar till självständig körning under en provotid som pågår tills han eller hon fyller 21 år, med avvikelse från den allmänna provotiden på tre år från det att körkortet beviljats.⁸⁸ Om en förare som genomgått L17-utbildning bryter mot vägtrafikbestämmelser under provotiden, kan han eller hon åläggas att delta i ytterligare utbildning och

⁸⁰ Reducing road deaths among young people https://etsc.eu/wp-content/uploads/PIN-Flash-41_web_FINAL.pdf

⁸¹ Transpordiamet, Categories and conditions of right to drive <https://transpordiamet.ee/en/categories-and-conditions-right-drive#limited-right-to-drive>

⁸² <https://transpordiamet.ee/en/driving-licence-limited-right-drive>

⁸³ <https://transpordiamet.ee/en/categories-and-conditions-right-drive#driving-licence>

⁸⁴ Reducing road deaths among young people https://etsc.eu/wp-content/uploads/PIN-Flash-41_web_FINAL.pdf

⁸⁵ https://www.oesterreich.gv.at/themen/dokumente_und_recht/fuehrerschein/1/2/Seite.0401101.html

⁸⁶ https://www.oesterreich.gv.at/themen/dokumente_und_recht/fuehrerschein/1/6/Seite.040402.html

⁸⁷ https://www.oesterreich.gv.at/themen/dokumente_und_recht/fuehrerschein/1/2/Seite.040113.html#Voraussetzungen

⁸⁸ Driving License Act 19 § <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10012723>

prövotiden förlängas med ett år. Under prövotiden gäller sänkt promillegräns för föraren.⁸⁹ I Österrike konstaterades körundervisningen i flera steg som också innehåller en prövotid ha minskat kollisionerna bland unga förare med en tredjedel under det första, andra och tredje året av körning jämfört med dem som fick körkort innan systemet infördes.⁹⁰

I Nederländerna kan den som är 17 år köra ett fordon i sällskap av en annan person enligt den så kallade 2todrive-modellen (handledd körning).⁹¹ Av den medföljande personen krävs minst 27 års ålder och nederländskt körkort som varit i kraft minst fem år.⁹² När en person avlagt det första körkortet beviljas han eller hon nybörjarkörkort, som är i kraft fem år.⁹³ Under dessa fem år samlas poäng för trafikförseelser, vilka kan leda till förlust av körkortet, om föraren döms för förseelser två gånger under nybörjarkörkortets giltighetstid. Om föraren förlorar körkortet testas hans eller hennes körskicklighet på nytt, och om förarens körskicklighet anses vara otillräcklig kan han eller hon förlora sin körkortslöshet slutgiltigt.⁹⁴ I Nederländerna har man inte märkt några betydande skillnader i kollisionssstatistiken mellan dem som deltagit i handledd körning enligt 2todrive-modellen och dem som annars skaffat körkort⁹⁵

I Frankrike kan den som är 15 år delta i så kallad tidig inläring i att köra (ACC, L'apprentissage anticipé de la conduite), varefter det praktiska körkortsprovet kan avläggas som 17-åring. ACC-utbildningen omfattar grundutbildning i bilskola, varefter eleven kan påbörja körundervisning tillsammans med en utsedd person. Föraren ska köra med den utsedda personen som passagerare i minst ett år och köra minst 3000 kilometer dag- och nattetid. Det kan finnas flera utsedda personer och förutsättningen är att den utsedda personen har haft körkort oavbrutet i minst fem år.⁹⁶ När en förare som har genomgått ACC-utbildningen fyller 18 år, kan han eller hon beviljas självständig körkortslöshet under en prövotid på två år, med avvikelse från den allmänna prövotiden på tre år från det att körkortet beviljades. Under prövotiden ska föraren iaktta lägre hastighetsbegränsningar och en lägre promillegräns och på fordonet ha en vit rund skylt med bokstaven A i rött. Föraren ska dessutom under prövotiden samla poäng genom att inte göra sig skyldig till trafikförseelser eller trafikbrott. Om föraren förlorar poäng kan det krävas att han eller hon ska genomgå en vägsäkerhetskurs eller så kan hans eller hennes körkort återkallas för en viss tid.⁹⁷ Den andel som klarar av körkortet har konstaterats vara högre bland dem som deltagit i ACC-utbildningen än bland andra. Dessutom förefaller det som om de unga förare som deltagit i

⁸⁹ https://www.oesterreich.gv.at/themen/dokumente_und_recht/fuehrerschein/7/Seite.042000.html ja Driving License Act 4 § <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10012723>

⁹⁰ Reducing road deaths among young people https://etsc.eu/wp-content/uploads/PIN-Flash-41_web_FINAL.pdf

⁹¹ <https://2todrive.nl/veelgestelde-vragen/populair/#481403324>

⁹² <https://2todrive.nl/veelgestelde-vragen/populair/#1977068200>

⁹³ <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/rijbewijs/vraag-en-antwoord/wat-is-het-beginnersrijbewijs>

⁹⁴ <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/rijbewijs/vraag-en-antwoord/welke-straftbare-feiten-tellen-mee-voor-het-beginnersrijbewijs>

⁹⁵ Het effect van begeleid rijden (2toDrive) op zelfgerapporteerde ongevallen en overtredingen <https://www.swov.nl/publicatie/het-effect-van-begeleid-rijden-2todrive-op-zelfgerapporteerde-ongevallen-en-overtredingen>

⁹⁶ <https://www.securite-routiere.gouv.fr/passer-son-permis-de-conduire/conduite-accompagnee/apprentissage-anticipe-de-la-conduite>

⁹⁷ <https://www.securite-routiere.gouv.fr/passer-son-permis-de-conduire/permis-probatoire/definition-du-permis-probatoire>

ACC-utbildningen skulle råka i olyckor mera sällan än andra unga förare utifrån ersättningsyrkandena till försäkringsbolagen.⁹⁸

6 Remissvar

Det var möjligt att yttra sig om utkastet till regeringens proposition i tjänsten utlåtande.fi från den 6 oktober till den 17 november 2021. Vem som helst fick yttra sig om utkastet till proposition och dessutom skickades begäran om utlåtande till de viktigaste myndigheterna och referensgrupperna. Ålands landskapsregering ombads yttra sig separat. Inom utsatt tid inom sammanlagt 80 yttranden.

Utöver remissbehandlingen ordnades det två samråd om utkastet till proposition. Det första samrådet ordnades den 1 november 2021. Till mötet inbjöds samma referensgrupper som hade tillställts begäran om utlåtande. Det andra samrådet ordnades den 28 januari 2022. På mötet presenterades de ändringsförslag som planerats i utkastet till proposition under den fortsatta beredningen⁹⁹. Till samrådet inbjöds separat de referensgrupper som inbjudits till det första samrådet. Mötet var emellertid öppet och också enskilda hade möjlighet att delta. Det gjordes reklam för mötet i kommunikationsministeriets kanaler på sociala medier. I mötet deltog cirka 90 personer, inklusive myndigheter, referensgrupper och enskilda.¹⁰⁰

Utöver samrådet har ministeriet stått i kontakt med Polisstyrelsen och justitieministeriet under beredningen.

Eftersom konsekvenserna av regeringens proposition i huvudsak riktar sig mot unga har olika aktörer som företrädar unga hörts i olika faser av lagstiftningsprojektet. I det expertmöte som ordnades efter det att projektet inletts deltog Finlands Gymnasistförbund rf och Nuorten Akatemia ry. De ombads också yttra sig om bedömningspromemorian sommaren 2021. Yttranden om det utkast till regeringsproposition som var ute på remiss hösten 2021 begärdes av Mannerheims barnskyddsförbund, Nuorten Akatemia ry, Sosiaalidemokraattiset Nuoret ry, Finlands Yrkesstuderandes Förbund – Sakki rf, Suomen Keskustanuoret ry, Suomen Kristillisdemokraattiset Nuoret ry, Finlands Gymnasistförbund rf, Ungdomssektorns takorganisation i Finland Allians rf, Finlands Ungdomsfullmäktiges Förbund Nuva rf, Finlands Scouter, Finlands studentkårers förbund rf, Svensk Ungdom rf, Vänsterunga och Gröna ungas och studerandes förbund rf. Aktörerna inbjöds också till bägge samråden.

I detta avsnitt presenteras kortfattat vissa viktiga anmärkningar och saker som tagits upp i yttrandena. Dessutom beskrivs det vilka ändringar som gjorts i regeringens proposition till följd av remissvaren. Yttrandena och ett noggrannare sammandrag av dem samt presentationer av samråden finns på statsrådets projektwebbplats¹⁰¹.

Remissinstanserna hade delade åsikter om den körrätt för 17-åringar som föreslogs i utkastet till proposition, begränsningarna i anslutning till den och slopandet av dispensförfarandet.

⁹⁸ <https://www.cer-reseau.com/actualite-details/46-conduite-accompagnee-15-ans-aac>

⁹⁹ Utvidgning av begränsningen av körning nattetid till alla veckodagar, begränsning av antalet passagerare i fordonet och kravet på att en äldre person ska åka med.

¹⁰⁰ Exempel på organisationer som deltog i mötet: Ajovarma, företrädare för yrkesutbildningen, företrädare för bilskolorna, Trafikskyddet, Polisstyrelsen, experter på trafikmedicin, institutet för olycksinformation och ungdomsorganisationer.

¹⁰¹ <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM017:00/2021>.

De remissinstanser som understödde att dispensförfarandet skulle slopas, till exempel Transport- och kommunikationsverket samt Autoalan Keskusliitto och Bilimportörerna och -industrin rf, understödde i princip att 17-åringar beviljas körrätt och de ansåg också att den begränsning av körrätten som förslags i propositionen i huvudsak var bra. I vissa yttranden betonades dock att största delen av 17-åringarna agerar sakligt i trafiken.

Flera remissinstanser, till exempel social- och hälsovårdsministeriet, inrikesministeriet och Mannerheims Barnskyddsförbund, motsatte sig att dispenssystemet slopas. Flera som motsatte sig att förfarandet skulle slopas ansåg att de föreslagna begränsningarna av körrätten inte är tillräckliga, utan minderåriga körrätt borde begränsas mera, till exempel alla nätter. Polisstyrelsen fann det möjligt att tidsbegränsningen skulle flytta tidpunkten för den olycksrisk som hänför sig till minderåriga förare till inne i veckan. Enligt Polisstyrelsen är begränsningen inte tillräckligt särskilt under skolornas sommarlov, då statistiken visar att riskbeteendet ökar. För att dämpa den negativa utvecklingen av trafiksäkerheten bland unga föreslog Polisstyrelsen mer omfattande begränsningar (varje natt klockan 22–05), att intagandet av alkohol skulle förbjudas, att transporten av andra unga skulle begränsas samt att övervakningen av begränsningarna skulle effektiviseras med hjälp av teknik. En del remissinstanser föreslog att dispensförfarandet skulle behållas, men att det skulle utökas med den begränsning av körrätten nattetid under veckoslut som föreslagits i utkastet till regeringens proposition. Vissa remissinstanser ansåg att förutsättningarna för att bevilja dispens rentav borde skärpas. Flera remissinstanser, till exempel Polisstyrelsen, Trafikskyddet, ÅUCS trafikmedicinska poliklinik och Finlands Bilskoleförbund, understödde en minimiålder på 18 år för kategori B.

Justitieministeriet uttalade att det bör förtydligas i propositionen vilken betydelse det har om vårdnadshavarna eventuellt har olika åsikt om ansökan om begränsad körrätt för kategori B. Social- och hälsovårdsministeriet ansåg i sitt yttrande att körkort inte kan vara beroende av endast föräldrarnas samtycke, eftersom föräldrarna inte nödvändigtvis är rätt aktör att identifiera, bedöma och observera de färdigheter som behövs för att köra ett fordon. ÅUCS trafikmedicinska poliklinik konstaterade att enligt dess material om unga förare kan föräldrarnas tillstånd vara otillräckligt som enda grund för körtillstånd. Institutet för olycksinformation OTI föreslog att begränsningarna skulle skärpas om körrätt kan fås med vårdnadshavarens samtycke. Enligt OTI måste det ses till att trafikövervakningen är tillräcklig och att de unga förarnas kompetensnivå är tillräckligt hög, och OTI betonade att för att välja och inrikta de effektivaste begränsningsåtgärderna behövs det mer omfattande forskningsrön och konsekvensbedömningar. OTI konstaterade också att största delen av de motorfordonsolyckor med dödliga utgång som orsakats av unga förare har inträffat under förarnas fritid.

Finlands gymnasistförbund ansåg att det inte är rimligt att 17-åriga förares körning begränsas till en viss tid på dygnet under vissa veckodagar. Förbundet betonade att de ungas situation varierar och alla unga förares beteende är inte riskbenäget.

Enligt undervisnings- och kulturministeriet kan man i princip komma överens om tidpunkten för förvärvande av kunnande och den arbetstid som ska tillämpas så att begränsningen av körning nattetid inte inverkar negativt på i yrkesutbildningen ingående utbildning som ordnas på arbetsplatsen. Under lagberedningen har det bedömts att begränsningen som gäller veckoslutsnätter därför inte skulle medföra någon betydande olägenhet för ungas möjligheter att färdas till studier, yrkesutbildning eller i den ingående utbildning som ordnas på arbetsplatsen. En del av remissinstanserna, till exempel Utbildningsstyrelsen, Autoliikenteen työnantajaliitto och Logistiikkayritysten liitto, ansåg att den gällande separata åldersgränsen på 17 år för avläggande av körrätt för kategori B behöver behållas i fråga om dem som genomgår yrkesinriktad förarutbildning.

Förslaget om att minderåriga förare ska använda ett särskilt märke delade också åsikterna. Märket fick understöd men det kritiserades också för att vara för litet och svårt att övervaka. Enligt Polisstyrelsen är ett märke som fästs på bilen otillräckligt som metod för att möjliggöra övervakning. Som alternativ till ett fysiskt märke föreslogs också en digital registeranteckning, som skulle kunna kombineras med vissa fordon och som polisen skulle kunna övervaka tekniskt. Enligt Polisstyrelsen skulle det stödja övervakningen och avsevärt främja säkerheten om man skulle utnyttja tekniken. Säkerheten skulle också öka om de unga härigenom blir skyldiga att använda bekanta fordon som är antecknade i systemet. När det gäller märket bör man enligt justitieministeriet noggrant bedöma eller följa önskade och oönskade konsekvenser av dess användning. Bland annat Utbildningsstyrelsen och Autoliikenteen työnantajaliitto påpekade att de som genomgår yrkesinriktad förarutbildning inte kan fästa märket på utbildnings- eller läroavtalsarbetsplatsens fordon. I en del yttranden tog man upp erfarenheterna av det tidigare märket för 80 km/h.

Förslaget om att utveckla utbildningen i upptäckande av risker och kravet på att ge körundervisning i halt väglag på en övningsbana mottogs i huvudsak positivt. Största delen av remissinstanserna ansåg att undervisning på övningsbana är viktig. Angående innehållet i utbildningen i upptäckande av risker framfördes i yttrandena att i synnerhet sommarnätter är riskfyllda för unga förare. En del av remissinstanserna motsatte sig den föreslagna utökningen av undervisningen på övningsbana. I en del yttranden påpekades fördelarna med simulatorundervisning och påpekade att det även för närvarande är möjligt att använda övningsbanor, om kunden vill ha den tjänsten. I en del yttranden föreslogs dessutom ändringar i förarutbildningens timantal och i utbildningen för dem som avlägger det första körkortet.

I yttrandena understöddes i stor utsträckning den föreslagna utvidgningen av körförbudsutbildningen och förslaget om sanktioner för fusk i teoriprovet för förarexamen. Justitieministeriet yttrade att fusk till väsentliga delar inte bör definieras på föreskriftsnivå. Dataombudsmannens byrå yttrade att fusk bör definieras exakt och uttömmande.

I justitieministeriets yttrande påpekades flera andra punkter som förutsatte förtydligande och komplettering under den fortsatta beredningen av utkastet till proposition. I yttrandet betonades behov av att precisera motiveringen i fråga om begränsningarna av körrätten, märket som anger att föraren är minderårig, förarutbildningen, fusk under provet, avgiften för godkännande av övningsbana och påföljderna.

Under den fortsatta beredningen utökades propositionen med nya förslag till bestämmelser, till exempel 5 a § om begränsningar av minderåriga förares körrätt för kategori B. Under den fortsatta beredningen kompletterades begränsningarna av körrätten genom att propositionen utökades med ett nytt förslag till begränsning av antalet passagerare i fordonet. Propositionen utökades bland annat med ett förslag till grundläggande bestämmelse, 53 § 4 mom., om tolkar som bistår vid prov för förarexamen, 64 § 2 mom. utökades med en 6 punkt om meddelande av körförbud och 101 a § om Transport- och kommunikationsverkets informationsskyldighet tillfogades. 35 a §, som handlar om övningsbanor förtydligades genom att ett förslag till neutralitetsbestämmelse rörande banorna tillfogades. Under den fortsatta beredningen stryks förslag till bestämmelser som identifierats som onödiga i propositionen, bland annat de ändringar som föreslagits i 6 § 2 mom. i utkastet till proposition och förslaget om tillsynsavgift för övningsbanorna. I stället för tillsynsavgift föreslås det i propositionen att Transport- och kommunikationsverket ska ta ut en avgift för ett beslut om godkännande av ansökan om övningsbana. Under den fortsatta beredningen av propositionen gjordes dessutom flera preciseringar av motiveringstexten och kompletterades konsekvensbedömningarna.

Utlåtande från rådet för bedömning av lagstiftningen

Rådet för bedömning av lagstiftningen valde ut utkastet till regeringens proposition om ändring av körkortslagen för bedömning i februari och gav sitt utlåtande¹⁰² den 17 mars 2022. I utlåtandet konstaterade rådet att utkastet ger en bra uppfattning om bakgrunden till ärendet och om de viktigaste förslagen. Rådet bedömde att beskrivningarna av de olika alternativen är mångsidiga och konsekvensbedömningen i huvudsak grundlig. Rådet påpekade dock att de osäkerheter som hänför sig till de föreslagna ändringarna inte har beaktats tillräckligt i de mera detaljerade bedömningarna. Propositionsutkastets konsekvenser för den offentliga ekonomin borde enligt utlåtandet kompletteras med riktgivande uppskattningar av nyttan av främjandet av trafiksäkerheten samt med tydligare beskrivningar av de risker som kan hänföra sig till de föreslagna ändringarna. Enligt utlåtandet borde de föreslagna ändringarnas konsekvenser för försäkringssektorn och hushållen behandlas med avseende på försäkringspremierna. Dessutom ansåg rådet att utkastet till proposition borde utökas med de resultat som gäller trafiksäkerhetskonskvenserna från den uppföljande undersökningen av körkortslagen. Enligt rådet är det väsentligt att utnyttja resultaten med tanke på bedömningen av konsekvenserna av den nuvarande lagstiftningen och den föregående lagändringen. Utlåtandet från rådet för bedömning av lagstiftningen har beaktats under den fortsatta beredningen av propositionen. Propositionen har kompletterats utifrån de beskrivna huvudpunkterna i utlåtandet. Det ansågs ändamålsenligt att lagändringar som främjar trafiksäkerheten bland unga träd i kraft så snabbt som möjligt och därför inväntas inte resultaten av den sista delen av den uppföljande undersökningen. Det är inte helt säkert när resultaten blir färdiga och regeringens proposition är redan försenad jämfört med den tidtabell som planerades i början av projektet.

7 Specialmotivering

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

Innehållet i *6 mom.* ändras helt och hållet. Enligt det ändrade 6 mom. är med avvikelse från det som föreskrivs i 1 mom. 5 punkten minimiåldern för körkort 17 år, om vårdnadshavaren till den som avlägger körkort har gett samtycke enligt 9 § 2 mom. till avläggande av körkort.

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

¹⁰² Utlåtandet finns på statsrådets kanslis webbplats, adress: <https://vnk.fi/arviointineuvosto/lausunnot>.

5 a §. Begränsningar i minderåriga förarens kör rätt för kategori B. Det föreslås att till lagen fogas en ny 5 a §. I paragrafen föreskrivs om begränsningar i minderåriga förarens kör rätt för kategori B (s.k. begränsad kör rätt för kategori B), som föreslås i 5 § 6 mom. I paragrafen föreskrivs det om att denna kör rätt inte ska vara i kraft nattetid, klockan 00–05. Dessutom föreskrivs det i paragrafen att denna kör rätt ska berättiga till körning av ett fordon som förutsätter kör rätt för kategori B med högst en passagerare. Begränsningarna ska gälla 17-åriga innehavare av kör rätt för kategori B som kör en personbil eller något annat fordon som förutsätter kör rätt för kategori B. Begränsningarna ska inte gälla 17-åriga innehavare av kör rätt för kategori B när de kör ett fordon som förutsätter kör rätt för en lägre kategori än B, dvs. kör rätt för kategori AM/120, AM/121 eller T. Detta betyder att en 17-årig innehavare av kör rätt för kategori B få köra till exempel en tvåhjulig moped utan begränsningarna. Begränsningarna ska gälla till kör rättssinnehavaren har fyllt 18 år. Begränsningarna antecknas inte i körkortet.

Körning i strid med den begränsning som föreskrivs i förslaget till 5 a § ska betraktas som en gärning som överskrider den begränsade kör rätten för kategori B och som förande av fortskaffningsmedel utan behörighet. Bestämmelser om förande av fortskaffningsmedel utan behörighet ingår i 23 kap. 10 § i strafflagen. Enligt vad som föreskrivs i paragrafens 1 mom. ska den som för ett fordon utan behörighet dömas till böter eller fängelse i högst sex månader. I 64 § 2 mom. 4 punkten i körkortslagen föreskrivs att polisen ska meddela en kör rättsinnehavare körförbud om han eller hon har gjort sig skyldig till förande av fortskaffningsmedel utan behörighet enligt 23 kap. 10 § i strafflagen. Enligt lagens 70 § 1 mom. 3 punkten kan temporärt körförbud meddelas om det är sannolikt att det finns förutsättningar för att meddela körförbud med stöd av 64 § 2 mom. 3–5 punkten. Som påföljd för körning i strid med begränsningen ska förarens med stöd av den beskrivna regleringen i regel dömas till böter vid bötesförfarande och meddelas körförbud, om inte brottsmålet behandlas i domstol enligt ordningen för behandling av brottsmål. Enligt 6 kap. 8 § i strafflagen bestäms straffet enligt en lindrigare straffskala, om gärningsmannen har begått brottet innan han eller hon fyllde 18 år. När straffet bestäms får gärningsmannen då dömas till högst tre fjärdedelar av det maximala fängelse- eller bötesstraff som föreskrivs för brottet och lägst det minimum i den straffart som föreskrivs för brottet. Böterna för en innehavare av begränsad kör rätt för kategori B kan alltså bli 10–15 dagsböter, dvs. 60–90 euro, om dagsbotens lägsta belopp tillämpas. Bestämmelser om föreläggande av böter finns i lagen om föreläggande av böter och ordningsbot (754/2010).

7 §. Kör rättens omfattning. Det föreslås att 2 mom. preciseras genom att kör rätt för kategori D tillfogas som villkor för erhållande av kör rätt för kategori DE och kör rätt för kategori D1 tillfogas som villkor för erhållande av kör rätt för kategori D1E. I och med tillägget börjar kategori CE omfatta kör rätt för kategori DE eller D1E, om kör rättsinnehavaren har kör rätt för kategori D eller D1. Tillägget korrigerar momentets formulering så att det mera exakt börjar motsvara körkortsdirektivet och klargör tolkningen av lagen. Enligt artikel 6.2 b i körkortsdirektivet gäller körkort för kategori CE även för fordonskombinationer i kategori DE, om innehavaren har behörighet att föra fordon i kategori D. Ändringen klargör tolkningen av lagstiftningen.

9 §. Att ansöka om körkortstillstånd. Paragrafens 2 mom. ändras. I momentet föreskrivs det att körkortstillstånd för kategori B kan beviljas tidigast när den sökande fyller 16 år. Ändringen förtydligar lagstiftningen. Dessutom ändras hänvisningen till 5 § 5 mom. i körkortslagen till en hänvisning till 5 § 6 mom. I 2 mom. korrigeras de finska ordalydelsen så att den gällande formuleringen *suostumus on edellytys kuljettajanutukinnon suorittamiseksi* ändras till formen *suostumus on edellytys kuljettajanutukinnon suorittamiselle*.

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

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

Den föråldrade hänvisningen i *4 mom.* till 8 c § 1 mom. ändras till en hänvisning till 9 § 3 mom. I momentet görs dessutom språkliga korrigeringar.

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

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

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

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

32 § Skyldighet att medföra och visa upp körkort och andra tillstånd eller intyg. Paragrafens 1 mom. ändras genom att den föråldrade hänvisningen till 97 § i vägtrafiklagen slopas. I fortsättningen ska körkort och andra tillstånd eller intyg fortfarande på anmodan visas upp för en polisman eller för en tullman eller gränsbevakningsman som fullgör tjänsteåligganden som hänför sig till trafikövervakning.

35 §. Utbildningskrav för körkort i grupp 1. Paragrafens 2 mom. ändras genom att till den fogas ett nytt krav på innehållet i den så kallade utbildningen i att upptäcka risker. Till följd av det

nya kravet ska utbildningen i fortsättningen innefatta undervisning i trafiksituationer med anknytning till förarens riskbeteende. Avsikten med att tillfoga utbildningskravet är att utveckla utbildningens innehåll för att möjliggöra djupare personlig inläring än för närvarande. Genom ändringen ges den som avlägger körkort större möjlighet att dryfta potentiella risksituationer redan innan körkortet erhålls. Det närmare innehållet i utbildningen fastställs med stöd av myndigandet i 6 mom. genom Transport- och kommunikationsverkets föreskrift, vars innehåll utvidgas så att det börjar motsvara innehållet i det ändrade 2 mom. Dessutom ändras formuleringen i 2 mom. som förtydligar momentet. Enligt den nya formuleringen ska utbildningen innefatta undervisning i att identifiera risker och i trafiksituationer med anknytning till förarens riskbeteende samt i särdragen med anknytning till körning i mörker och halt väglag. Med särdrag avses till exempel hur en hal vägyta påverkar kontrollen över fordonet samt i hur körhastighet, avstånd till fordonet framför och korrekta observationer påverkar förarens möjligheter att reagera och hur hastigheten påverkar bromssträckan och kontrollen över fordonet. De ändringar som förtydligar momentet har ingen inverkan på innehållet i utbildningen i att identifiera risker.

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

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

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

Enligt 2 mom. godkänner Transport- och kommunikationsverket övningsbanor som används i förarutbildning. När verket behandlar ansökan bör det pröva om den övningsbanan ska godkännas uppfyller kraven och om verksamheten kan genomföras tryggt. Till ansökan om godkännande som övningsbana ska fogas uppgifter om banan samt om dess dimensionering, anordningar och utrustning. Alla aktörer som vill verka som övningsbana i fortsättningen ska ansöka om godkännande som övningsbana. Ett tidigare beviljat godkännande som övningsbana kan inte utnyttjas. Det ska vara avgiftsfritt att ansöka om godkännande av övningsbana, men för beslutet att godkänna ansökan ska Transport- och kommunikationsverket ta ut en avgift. Avgiften ska täcka kostnaderna för behandling av ansökan och den ska utgöra vederlag för beslutet att godkänna banan. Bestämmelser om grunderna för avgifter finns i lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992) och det ska föreskrivas om den avgift som tas ut med stöd av ovannämnda lag. Enligt planen ska avgiften vara 220 euro. Transport- och kommunikationsverket tar inte ut någon avgift för ett beslut att avslå ansökan. Dessutom föreskrivs det i momentet att ansökan

om godkännande som övningsbana förfaller, om den av en orsak som beror på sökanden inte har kunnat behandlas inom ett år efter det att ansökan anlände. En sådan situation kan aktualiseras till exempel om den sökande inte lämnar in de utredningar som verket begär.

I 3 mom. föreskrivs det att godkännande som övningsbana gäller i högst fem år från beviljandet. Godkännande ska gälla en viss tid, för att Transport- och kommunikationsverket regelbundet ska kunna kontrollera att godkännandet uppfyller de krav som ställs på det, och att förutsättningarna för att driva övningsbanan inte har försämrats väsentligt. Den lagstiftning som gäller verksamheten kan också ändras, så behövliga ändringar ska alltid kontrolleras i samband med godkännandet. Dessutom hålls verkets registret över verksamma övningsbanor så aktuellt som möjligt. Efter att godkännandets giltighetstid upphör ska godkännande som övningsbana sökas på nytt. Transport- och kommunikationsverkets godkännande kan återkallas, om banan inte längre uppfyller förutsättningarna för godkännandet och de brister och försummelser som gäller förutsättningarna för godkännande är allvarliga eller väsentliga. Godkännande kan också återkallas om kravet enligt 4 mom. inte iakttas. En ytterligare förutsättning är att anmärkningar eller varningar som getts banhållaren inte har lett till att bristerna eller verksamheten i strid med 4 mom. har rättats till. Med väsentliga och allvarliga försummelser avses till exempel brister som äventyrar säkerheten för dem som besöker banan eller sådana förändringar i banans verksamhet som gör att det inte längre är möjligt att genomföra övningskörning enligt bestämmelserna. Transport- och kommunikationsverket ska ge banhållaren en anmärkning eller varning för brister och försummelser eller verksamhet i strid med 4 mom. Banhållaren ska ha möjlighet att rätta till bristerna och verksamheten i strid med bestämmelserna innan godkännandet återkallas.

I 4 mom. ingår neutralitetsbestämmelser som gäller godkända övningsbanor. I momentet föreskrivs att godkända övningsbanor ska tillhandahålla de tjänster som avses i denna lag öppet och på samma villkor för alla utbildare. Med utbildare avses bilskolor och andra aktörer i trafiksäkerhetsbranschen som Transport- och kommunikationsverket godkänt. I villkoren ingår enhetlig tillgång till och prissättning av tjänsterna. Detta betyder att alla utbildare ska ha rättvis möjlighet att anlita de tjänster för utbildning i upptäckande av risker som övningsbanan tillhandahåller under banans öppettider. Dessutom får prissättningen av de tjänster som tillhandahålls inte gynna vissa utbildare och på så vis försätta utbildarna i olikvärdig ställning.

I 5 mom. föreskrivs det om bemyndigande att meddela forskrifter för Transport- och kommunikationsverket. I momentet föreskrivs det att Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare forskrifter om förfarandet för ansökan om godkännande som övningsbana samt om övningsbanors dimensionering, konstruktion, utrustning, anordningar och skick. Där viktigt att fastställa övningsbanornas mera tekniska egenskaper på föreskriftsnivå, för att egenskaperna vid behov ska kunna uppdateras snabbt.

35 b §. Tillsyn över övningsbanor. Till lagens 4 kap. fogas en *ny 35 b §*, där det föreskrivs om tillsyn över övningsbanor. I paragrafens 1 mom. föreskrivs det att Transport- och kommunikationsverket svarar för tillsynen över övningsbanor. Transport- och kommunikationsverket kan ordna de uppgifter som hänför sig till tillsynen eller skaffa behövliga tjänster av privata eller offentliga serviceproducenter med iakttagande av det som föreskrivs om ordnande av förarexamensverksamheten som en serviceuppgift i lagen om ordnande av förarexamensverksamhet (535/1998). Enligt lagens 3 a § ska en serviceproducent uppfylla kraven på mottagare av förarexamen och Transport- och kommunikationsverket ska övervaka serviceproducentens verksamhet. När serviceproducenten och dennes anställda sköter dessa uppgifter ska i enlighet med 3 a § bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar tillämpas på dem. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen (412/1974).

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

I 3 mom. föreskrivs det om skyldighet för banhållare att trots sekretessbestämmelserna visa övervakarna de handlingar som är nödvändiga för tillsynen, tillåta granskning av de uppgifter som hänför sig till banans verksamhet och som är nödvändiga för tillsynen och lämna övriga uppgifter som är nödvändiga för tillsynen. Med handlingar som är nödvändiga för tillsynen avses till exempel information om banans användare, med uppgifter som hänför sig till banans verksamhet och som är nödvändiga för tillsynen avses till exempel handlingar som hänför sig till övningsbanans verksamhetsförutsättningar och övriga uppgifter som är nödvändiga för tillsynen är till exempel de handlingar som krävs i samband med godkännande av övningsbanan. I momentet föreskrivs det att banans verksamhet ska ordnas så att övervakarna har tillträde till alla lokaler och fordon som används i verksamheten för att kunna genomföra tillsynen. Granskningsbefogenheterna gäller ändå inte utrymmen som används för boende av permanent natur.

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

Dessutom ändras 1 mom. genom att till det fogas ett krav på att förare som meddelats temporärt körförbud av polisen ska avlägga körförbudsutbildning. Det är ändamålsenligt att en förare som har meddelats temporärt körförbud av polisen ska avlägga körförbudsutbildning i fall där körförbudets benämning inte ändras. Det är fråga om ett sådant fall till exempel när föraren har meddelats temporärt körförbud, men det anses att körförbudet avtjänats under det temporära körförbudet eller förarens körkort återställs som villkorlig. Till följd av ändringen åläggs förarna enhetliga skyldigheter att genomgå körförbudsutbildning på grund av samma förseelse, och körförbudets form inverkar inte på huruvida avlagd körförbudsutbildning kan krävas.

Det föreslås att 2 mom. preciseras så att körförbudsutbildningen ska ha avlagts efter det att körförbudet meddelades. Dessutom preciseras momentet så att intyg över erhållen körförbudsutbildning ska visas upp för den körkortskategori beträffande vilken körförbud har meddelats. På grund av preciseringarna ska det inte vara möjligt att utnyttja tidigare genomgången körförbudsutbildning för att återfå körkortet och utbildningen ska genomgå på nytt efter varje körförbud. Det är inte förenligt med utbildningsmålen att kunna utnyttja körförbudsutbildning som genomgått flera år tidigare för att återfå körkortet. Också de orsaker som ligger bakom meddelandet av körförbud kan variera, varför det är ändamålsenligt att inrikta utbildningen enligt den gärning för vilken körförbudet är påföljden. Tidigare genomgången utbildning motsvarar inte nödvändigtvis det behov som följer av det nya körförbudet och även om grunden för förarens nya körförbud är precis den samma är det både motiverat och ändamålsenligt att förutsätta att körförbudsutbildningen ska genomgå på nytt.

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

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

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

51 a §. Märke som anger att föraren är minderårig. Till lagens 4 kap. fogas en ny 51 a §. I 1 mom. föreskrivs det att ett fordon som körs av en i 5 § 6 mom. avsedd förare som är under 18 år ska vara försett med ett märke som anger att föraren är minderårig. Villkor som gäller förseende av fordonet med märket för minderåriga förare gäller endast körning av personbil och andra fordon som förutsätter körkort för kategori B. Exempelvis en person som fyllt 17 år och som kör moped behöver inte förse mopeden med märket. I momentet föreskrivs det att märket ska fästas på ett synligt ställe bak på bilen. Märket kan fästas till exempel på fordonets bakruta eller chassi. Det sätt på vilket märket fästs ska vara valfritt, bara märket är klart urskiljbart utifrån. Märket ska kunna lösgräas, om någon annan än en förare som är under 18 år kör fordonet.

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

53 §. Hur förarexamen är uppbyggd och hur den genomförs. Paragrafen utökas med ett nytt 4 mom. I momentet föreskrivs det att den som avlägger examen får anlita tolk vid prov för förarexamen om det behövs för att avlägga provet. Tillägget förtydligar lagstiftningen.

Till följd av det nya momentet blir det gällande 4 mom. nytt 5 mom. Momentets bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att utfärda föreskrifter kompletteras så att verket får utfärda en föreskrift om anlita tolk vid förarexamen. Det är tillåtet att anlita tolk i vissa bestämda situationer vid prov för förarexamen, till exempel när provet inte tillhandahålls på examinandens modersmål och han eller hon inte behärskar något av de tillhandahållna språken väl eller om examinandens är analfabet. Preciseringsen av bemyndigandet att meddela föreskrifter är en klagande förändring.

54 §. Förutsättningar för att delta i förarexamen. Det föreslås att 2 mom. ändras genom att momentet utökas med ett omnämnande av körförbud och temporärt körförbud. Samtidigt stryks hänvisningen till körförbud som gäller tills vidare. Till följd av ändringen ska körkortstillstånd inte krävas, och ett körförbud eller ett temporärt körförbud ska inte utgöra något hinder för att avlägga förarexamen, om polisen har ålagt den som deltar i examen att avlägga nytt körprov. Ändringen gör det möjligt att säkerställa förarens körförmåga oberoende av körförbudets form

och på så vis blir polisens praxis smidigare och enhetligare. Polisen kan förordna att en förare ska avlägga körprov för att klarlägga körförmågan, men för närvarande har det inte varit möjligt att avlägga körprov under tiden för ett körförbud som meddelats för viss tid eller ett temporärt körförbud. Bestämmelser om körförbud som meddelats för viss tid finns i 64 och 65 § i körkortslagen. Bestämmelser om temporärt körförbud finns i 70 §. Med stöd av 1 mom. 4 mom. i den punkten kan polisen meddela en förare temporärt körförbud, om det är uppenbart att körrättsinnehavarens körförmåga på grund av sjukdom eller men eller av någon annan liknande orsak har försämrats så mycket att detta vid fortsatt körning skulle orsaka väsentlig fara för den övriga trafiken. I fortsättningen ska det vara möjligt också för förare som meddelats körförbud för viss tid eller temporärt körförbud att delta i examen på grund av polisens åläggande och att säkerställa deras körförmåga.

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

I 1 mom. föreskrivs det att om en person som deltar i teoriprovet för förarexamen eller en tolk som anlitas vid provet under provet göra sig skyldig till fusk, ska provprestationen för den som avlägger provet avbrytas och underkännas. Provet ska avbrytas och underkännas av den som ordnar provet. Teoriprovet för förarexamen ordnas av den tjänsteleverantör som Transport- och kommunikationsverket på grund av upphandling har gett ansvar att ordna provet i enlighet med 3 a § i lagen om förarexamensverksamhet (535/1998). Tjänsteleverantören ska skicka uppgifter om konstaterat fusk till Transport- och kommunikationsverket. Enligt paragrafen betraktas som fusk en gärning eller underlåtelse som har som syfte att ge en felaktig bild av de egna kunskaperna eller en annan persons kunskaper. Med fusk avses att provdeltagaren använder förbjudna metoder eller hjälpmedel vid provet. Som fusk betraktas exempelvis ”luntning”, samtal eller annat än ett eventuellt på förhand godkänt anlitan av utomstående hjälp, avläggande av provet för någon annans räkning samt all slags kopiering och lagring av provet. Också försök till dessa gärningar ska vara fusk. Verksamhet som är att betrakta som fusk vid teoriprovet har bedrivits till exempel med hjälp av telefon så att den som avlägger provet har haft telefonen med sig under provet och använt den för att söka efter svar eller så att den som avlägger provet har haft telefonen öppen och kontakt med en utomstående person som har gett svaren. När det gäller tolkar har verksamhet som är att betrakta som fusk bedrivits genom att ge den som avlägger provet de rätta svaren under tolkningen till exempel genom att berätta de rätta svaren direkt för kunden eller ge kunden något slags tecken vid det rätta svaret.

I 2 mom. föreskrivs det om ett tidsbundet förbud att delta i teoriprovet för förarexamen till följd av bevisat fusk. Enligt momentet ska Transport- och kommunikationsverket meddela den som gjort sig skyldig till fusk ett tidsbundet förbud på sex månader att delta i eller anlitas som tolk vid provet. Besluten om tidsbundet förbud fattas av Transport- och kommunikationsverket. Tidsfristen räknas från det att fusk konstaterades. För att konstatera att tolken gjort sig skyldig till fusk behöver man ofta göra en litteration (utskrift) av ljudinspelningen från provet, som kan översättas. Det kan ta månader att få utskriften och översättningen. Först därefter kan man konstatera om tolken gjort sig skyldig till fusk. Under utredningen ska tolken kunna vara verksam i sin uppgift. Transport- och kommunikationsverket fattar beslut om att meddela ett förbud efter att ha fått uppgift och utredning om fusk av tjänsteleverantören. Dessutom föreskrivs det i momentet att Transport- och kommunikationsverkets beslut om förbud är verkställbart även om beslutet inte har vunnit laga kraft.

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

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

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

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

60 §. Körkort utfärdat i en konventionsstat. Det föreslås att formuleringen i paragrafens 2 mom. korrigeras så att den gällande paragrafens formulering som utfärdats i Hongkong, Macao eller Taiwan ändras till formen som utfärdats enligt lagstiftningende regionala bestämmelserna i Hongkong, Macao och Taiwan och som överensstämmer med deras lagstiftning. Dessutom ändras 2 mom. genom ett tillägg om körkort som utfärdats på Grönland och Färöarna. Genom ändringen godkänns körkort utfärdade på Grönland och Färöarna för körning i Finland i två år efter det att innehavaren fördes in i befolkningsregistret, förutsatt att körkortet är giltigt och det inte finns någon orsak i övrigt att giltigheten skulle upphöra tidigare. Genom ändringen blir det också möjligt att byta ut körkort som utfärdats på Grönland och Färöarna mot ett finländskt körkort i enlighet med vad som föreskrivs i paragrafen.

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

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

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

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

64 §. Körförbud. I 2 mom. 2 punkten stryks den föråldrade hänvisningen till 16 § 1 mom. 4 punkten. 16 § 1 mom. 4 punkten har upphävts genom lag 387/2018 (se RP 146/2017 rd), så hänvisningen är onödig. Dessutom preciseras paragrafens 2 mom. 2 punkten genom att den utökas med en hänvisning till läkarutlåtande som hör till ett medicinskt specialområde.

Till 2 mom. fogas en ny 6 punkt. På grund av tillägget ändras 4 och 5 punkten. I slutet av 4 punkten stryks ordet eller. I slutet av 5 punkten tillfogas ett kommatecken och ordet eller. I den nya 6 punkten föreskrivs det att polisen ska meddela en körrättsinnehavare körförbud om han eller hon inte har lämnat in intyg över undervisning för övningsdel och fördjupningsdel enligt 3 § 3 punkten i den lag som gällde före den 1 juli 2018 till Transport- och kommunikationsverket inom två år efter erhållandet av körkort för kategori B och han eller hon påträffas körande i trafiken. Övningsdelen och fördjupningsdelen var delar som ingick i förarutbildningen för kategori B utöver den grundläggande utbildningen. Övningsdelen och fördjupningsdelen avlades efter erhållandet av körrätt för kategori B. I övningsdelen ingick studier på egen hand och övningskörningar samt återkoppling i bilskolan. I fördjupningsdelen byggde eleverna vidare på de kunskaper och färdigheter som de hade förvärvat i den grundläggande utbildningen och övningsdelen och skulle de bli bättre på att upptäcka och undvika farliga trafiksituationer, köra under svåra förhållanden och ta hänsyn till miljöeffekterna. Enligt uppgifter från Transport- och kommunikationsverket uppgår antalet personer som inte har lämnat in intyg över övningsdelen och fördjupningsdelen till cirka 12 000 vid den tidpunkt då propositionen skrivs. Om en person inte har genomgått övningsdelen och fördjupningsdelen kan han eller hon lämna in ett intyg över utbildningen i att upptäcka risker enligt den gällande lagen.

De ändringar som föreslås i 2 mom. förtydligar lagstiftningen.

70 §. Temporärt körförbud. I 1 mom. 3 punkten stryks den föråldrade hänvisningen till 16 § 1 mom. 4 punkten. 16 § 1 mom. 4 punkten har upphävts genom lag 387/2018 (se RP 146/2017 rd), så hänvisningen är onödig.

Till 1 mom. 3 punkten fogas en hänvisning till den nya 64 § 2 mom. 6 punkten. På grund av tillägget kan en polisman meddela en körrättsinnehavare temporärt körförbud och omhänderta körkortet eller, om körkortet ännu inte har lämnats ut, intyget över förarexamen) om det är sannolikt att det finns förutsättningar för att meddela körförbud med stöd av 64 § 2 mom. 6 punkten.

88 §. Trafiklärtillstånd. Det föreslås att 3 mom. 3 punkten ändras så att trafiklärtillstånd påverkas endast av tillståndssökandens fastställda registeranteckningar i straff- och bötesregistret. Genom ändringen görs förfrågningar om brottslig bakgrund med hjälp av rättsregistercentralens straff- och bötesregisterförfrågningar, och vid tillståndsprövningen utnyttjas inte längre datasystemet för polisärenden. Rätt att få uppgifter ur straff- och bötesregistret baserar sig på 217 § 3 mom. i lagen om transportservice (320/2017) 217 § 3 mom., i enlighet med vilken Transport- och kommunikationsverket rätt att av andra myndigheter och av dem som sköter lagstadgade uppgifter få sådana uppgifter som är nödvändiga för att fullgöra verkets uppgifter som personuppgiftsansvarig ur straff- och bötesregistret. I enlighet med 4 a § 1 mom. 2 punkten

i straffregisterlagen (770/1993) lämnas ur straffregistret uppgifter om personer ut till finska myndigheter i ärenden som gäller sådana tillstånd eller godkännanden av myndighet som är beroende av personens tillförlitlighet. I 88 § 3 mom. i körkortslagen anges de situationer där en person inte ska anses vara lämplig som trafiklärare på grund av sina personliga egenskaper. Sålunda är en förutsättning för att trafiklärartillstånd ska beviljas personens tillförlitlighet, som bedöms i enlighet med de villkor som anges i nämnda moment. I enlighet med 50 § 2 mom. i lagen om verkställighet av böter (672/2002) får ur bötesregistret utan hinder av sekretessen på begäran lämnas ut uppgifter till dem vilkas rätt att få nämnda uppgifter ur bötesregistret regleras särskilt genom lag.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

101 a §. Transport- och kommunikationsverkets informationsskyldighet. Det föreslås att en ny 101 a § fogas till lagen. I paragrafen föreskrivs det att Transport- och kommunikationsverket ska informera de innehavare av körkort för kategori B som är 17 år när denna lag träder i kraft och som har fått körkort för kategori B före ikraftträdandet av denna lag samt deras vårdnadshavare om ändringen av bestämmelserna om körkort för kategori B. Bestämmelser om myndigheternas skyldighet att producera och sprida information finns i 20 § i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999). Enligt 216 § 3 mom. i lagen om transportservice får Transport- och kommunikationsverket utnyttja uppgifterna i registret då det fullgör sina lagstadgade uppgifter. Transport- och kommunikationsverket får således utnyttja uppgifterna i trafik- och transportregistret för att fullgöra informationsskyldigheten.

Transport- och kommunikationsverket ska informera om ändringarna av bestämmelserna i enlighet med sin kommunikationsplan när lagförslaget har godkänts. Enligt planen ska de som fått körkort för kategori B genom dispens eller på grund av yrkesinriktad förarutbildning informeras per brev. Eftersom de som deltar i förarexamen får information om resultatet på de prov som hör till examen med e-post, skulle det vara möjligt att skicka meddelande om de nya bestämmelsernas inverkan på 17-åringars körkort för kategori B förutom med vanligt brev också med e-post till de flesta personer vilkas körkort påverkas av de föreslagna ändringarna. Till personer som inte har avlagt körprov före godkännandet av lagen, men som avlägger det innan lagändringen träder i kraft, ska ett informationspaket om ändringen av bestämmelserna om 17-åringars körkort för kategori B delas ut i samband med ett godkänt körprov. De unga ska också informeras om ändringarna genom sociala medier. Transport- och kommunikationsverket ska informera körortsinnehavarnas vårdnadshavare på andra sätt, till exempel på en särskild webbplats som gäller saken. Verket strävar efter så god mediatäckning som möjligt för kommunikationen om ändringarna.

8 Bestämmelser på lägre nivå än lag

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

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

Innehållet i bemyndigandet att utfärda förordning i lagens 26 § 1 mom. ändras. Med stöd av momentet utfärdas närmare bestämmelser om förstörande av sökandens gamla körkort genom förordning av statsrådet. På grund av ändringen upphävs det gällande bemyndigandet att utfärda bestämmelser om återlämnande av sökandens gamla körkort till myndigheten.

Med stöd av förslaget till 51 a § 2 mom. i lagen utfärdas närmare bestämmelser om märket som anger att föraren är minderårig och användningen av det genom förordning av statsrådet.

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

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

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

Transport- och kommunikationsverket får med stöd av 35 a § 5 mom. i körkortslagen meddela närmare föreskrifter om ansökningsförfarandet för övningsbanor samt om övningsbanors dimensionering, konstruktion, utrustning, anordningar och skick. Transport- och kommunikationsverket får med stöd av 53 § 4 mom. i körkortslagen meddela närmare föreskrifter om anlitandet av tolk i proven för förarexamen.

Transport- och kommunikationsverket får med stöd av 56 a § 4 mom. i körkortslagen meddela närmare föreskrifter om fusk och om påvisande av fusk samt om förfarandet i sådana fall.

9 Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

Lagen om ändring av körkortslagen föreslås träda i kraft den 1 oktober 2022.

Det föreslås att utbildningskraven enligt lagens 35 § 2 mom. tillämpas från och med den 1 april 2023. Utbildning i upptäckande av risker som inletts före ikraftträdandet av lagen får slutföras med kraven enligt de bestämmelser som gällde före ikraftträdandet tills de nya utbildningskraven börjar tillämpas.

Genom den övergångsperiod som gäller förarutbildningen säkerställs möjlighet för de aktörer som tillhandahåller utbildning, bilskolor och andra av Transport- och kommunikationsverket godkända aktörer som tillhandahåller utbildning i upptäckande av risker, att uppdatera sin utbildning i att upptäcka risker på behörigt sätt.

Det föreslås att till lagen fogas en bestämmelse som gäller dem som fått körkort för kategori B redan före ikraftträdandet av lagen. I enlighet med förslaget ska bestämmelserna i 5 a § om begränsningar av minderåriga förarens körrätt för kategori B efter ikraftträdandet av lagen också gälla personer som är 17 år när lagen träder i kraft och som har fått körrätt för kategori B före ikraftträdandet av lagen antingen med stöd av dispens som Transport- och kommunikationsverket beviljat eller på grund av att de studerar inom yrkesinriktad förarutbildning i vilken ingår avläggande av körrätt för lastbil eller buss.

Dessutom föreslås det att lagen utökas med en bestämmelse om skyldighet för minderåriga förare att förse det fordon i kategori B som de kör med märke. Bestämmelser om skyldigheten finns i 51 a § 1 mom. Efter ikraftträdandet av lagen gäller skyldigheten också personer som är 17 år vid ikraftträdandet av lagen och som har fått körkort för kategori B före ikraftträdandet av lagen. Syftet med bestämmelserna är att säkerställa att 17-åriga förare som tidigare fått körkort för kategori B är medvetna om de begränsningar som gäller dem och om skyldigheten att förse fordonet med märke. Dessutom är bestämmelsernas syfte att säkerställa att 17-åriga innehavare av körkort för kategori B behandlas lika och att stödja polisens övervakning.

10 Verkställighet och uppföljning

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

11 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

11.1 Inledning

Det är skäl att bedöma förslagen med avseende på de grundläggande fri- och rättigheter som är tryggade i Finlands grundlag, såsom jämlikhet (6 §), rätt till liv (7 §), skydd för privatlivet (10 §), rätt till arbete och näringsfrihet (18 §) samt grundlagens bestämmelser om delegering av lagstiftningsbehörighet (80 §) och anförtroende av förvaltningsuppgifter åt andra än myndigheter (124 §).

11.2 Jämlikhet

I grundlagens (731/1999) 6 § uttrycks förutom det traditionella kravet på rättslig likabehandling också tanken om verklig jämlikhet. Paragrafen innehåller en allmän likabehandlingsklausul (1 mom.), ett diskrimineringsförbud (2 mom.), en bestämmelse om att barn ska bemötas som jämlika individer och en bestämmelse om barns rätt till medinflytande enligt sin utvecklingsnivå i frågor som gäller dem själva (3 mom.) samt en bestämmelse om främjande av jämställdhet mellan könen (4 mom.).¹⁰³

Genom den allmänna likabehandlingsklausulen uttrycks huvudprincipen för likabehandling och jämställdhet. Den innehåller ett förbud mot godtycke och ett krav på lika behandling i likadana fall.¹⁰⁴ Enligt paragrafens 2 mom. får ingen utan godtagbart skäl särbehandlas på grund av till exempel ålder. I 3 mom. förutsätts dessutom att barn ska bemötas som jämlika individer och de ska ha rätt till medinflytande enligt sin utvecklingsnivå i frågor som gäller dem själva.

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

¹⁰³ RP 309/1993 rd, s. 42, GrUB 25/1994 rd, s. 7.

¹⁰⁴ RP 309/1993 rd, s. 42.

inte bara vid åtskillnadens godtagbarhet utan också vid det valda medlets proportionalitet (bland annat GrUU 61/2018 rd).

Grundlagsutskottet har i sitt utlåtande GrUU 44/2010 rd framhållit att det inte i sig är konstitutivt tvivelaktigt att ange åldersgränser, men det kräver någon godtagbar orsak med tanke på de grundläggande fri- och rättigheterna¹⁰⁵. Vidare visar praxisen att de godtagbara argumenten också måste stå i ett sakligt och nära samband med lagens syfte.¹⁰⁶ Utskottets praxis är grovt taget tudelad när det gäller åldersgränser. Åldersgränserna har å ena sidan varit aktuella när det gällt unga personer och å andra sidan när det handlat om äldre människor¹⁰⁷.

Diskrimineringsförbudet regleras mer ingående i diskrimineringslagen (1325/2014). Med stöd av 8 och 10 § är det förbjudet att behandla en person på ett ofördelaktigare sätt än någon annan i en jämförbar situation, till exempel på grund av en åldersrelaterad omständighet. I lagens 11 § föreskrivs det att särbehandling på grund av ålder är inte diskriminering, om behandlingen föranleds av lag och annars har ett godtagbart syfte och medlen för att uppnå detta syfte är proportionerliga. Särbehandling på föreliggande grund vid utövning av offentlig makt och vid skötsel av en offentlig förvaltningsuppgift förutsätter i enlighet med vad som föreskrivs i grundlagen och i 11 § i diskrimineringslagen att behandlingen föranleds av lag. Då blir det också aktuellt att bedöma de allmänna förutsättningarna att begränsa de grundläggande fri- och rättigheterna.

Enligt grundlagsutskottets utlåtandep Praxis kan att en inskränkning i de grundläggande fri- och rättigheterna inte vara relevant för sitt syfte och därmed nödvändig, om den inte ens i princip kan nå upp till det godtagbara mål som den bygger på¹⁰⁸.

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

I 5 § 6 mom., som föreslås bli ändrat genom propositionen, föreskrivs det om begränsad körrätt för kategori B. Körrätten begränsas nattetid. Bestämmelser om begränsningen ingår i 5 a §. Begränsningen ska vara i kraft tills föraren fyller 18 år. Det är klart att den föreslagna ändringen försätter 17-åriga förare i en annan ställning på grund av åldern i förhållande till de innehavare av körkort för kategori B som fyllt 18 år. Begränsningen ska inte gälla innehavare av körkort för kategori B som uppnått den lagstadgade minimiåldern (18 år). Av de resultat av den uppföljande undersökningen som blivit klara framkom att 17-åriga förare står för en större del av de trafikbrott som leder till körförbud än 18- och 19-åriga förare. Av resultaten framgick också att största delen av körförbudsbrotten inträffar nattetid på veckosluten. Enligt Transport- och kommunikationsverkets olycksuppgifter¹⁰⁹ för 2019–2020 inföll 11 procent av de olyckor under veckan som ledde till personskador och där en 17-årig personbilsförare var involverad under vardagsnätter (måndag–fredag klockan 00–05). Av olyckorna inföll 12 procent under veckoslutsnätter (lördag–söndag klockan 00–05). Strävan med den föreslagna begränsningen som gäl-

¹⁰⁵ GrUU 44/2010 rd, s. 5.

¹⁰⁶ GrUU 44/2010 rd, s. 6.

¹⁰⁷ GrUU 44/2010 rd, s. 5.

¹⁰⁸ Se t.ex. GrUU 40/2017 rd, s. 4, GrUU 55/2016 rd, s. 4–5 och GrUU 5/2009 rd, s. 3.

¹⁰⁹ Olyckor som kommit till polisens kännedom, Trafikledsverkets olycksregister.

ler hela veckan är att ingripa i unga förarens riskbeteende genom att begränsa minderårigas kör rätt för kategori B på föreslaget sätt och i ljuset av olycksinformationen har det bedömts vara nödvändigt.

I 5 a § föreslås dessutom bestämmelser om en begränsning av antalet passagerare i ett fordon som förutsätter kör rätt för kategori B. Begränsad kör rätt för kategori B ger rätt att transportera endast en passagerare. Under den fortsatta beredningen av propositionen har man bedömt att genom att begränsa antalet passagerare i fordonet kan en trafiksäkerhetsfrämjande inverkan uppnås. Enligt uppgifter från Transport- och kommunikationsverket¹¹⁰ beredningen hade 17-åriga förare passagerare vid 49 procent av de olyckor som inträffade mellan januari 2019 och november 2021. Enligt uppgifter hade 17-åringarna flera passagerare än en vid 25 procent av olyckorna. Av denna orsak har man bedömt att en begränsning av antalet passagerare i fordonet kan minska 17-åringarnas olycksrisk och antalet som skadas i olyckorna. Begränsningen av antalet passagerare kan förebygga riskbeteendet i fordonet och hjälpa den unga föraren att bättre koncentrera sig på att iakttätra trafikmiljön. Begränsningen skyddar inte bara föraren utan också passagerarna. Genom begränsningen begränsas den unga förarens ansvar genom att man försöker förhindra situationer där en 17-årig, ung och oerfaren innehavare av kör rätt för kategori B blir tvungen att transportera flera passagerare än en. Begränsningen ska vara i kraft tills föraren fyller 18 år. Begränsningen ska inte gälla innehavare av körkort för kategori B som uppnått den lagstadgade minimiåldern (18 år). Strävan med begränsningen är att ingripa i unga förarens riskbeteende tillsammans med begränsningen som gäller körning nattetid.

De föreslagna begränsningarna anses nödvändiga, som trafiksäkerhetsförbättrande åtgärder med vilka strävan är att skydda unga förarens och andra trafikanter liv och hälsa. Andra väganvändares hälsa kan med fog betraktas som ett sådant skyddsintresse som åtnjuter skydd av rätten till liv samt personlig frihet, integritet och trygghet enligt 7 § i grundlagen. Trafiksäkerhet kan också betraktas som en sådan i lagen avsedd godtagbar grund med stöd av vilken särbehandling på grund av ålder kan betraktas som motiverad. Förslagen har ett sakligt och nära samband med lagens syfte, att förbättra trafiksäkerheten. Det bedöms att den trafiksäkerhetsinverkan och det ingripande i riskbeteende som eftersträvas med förslagen inte kan uppnås med enbart lindrigare metoder, såsom mera utbildning.

De föreslagna begränsningarna kan anses vara proportionerliga och målen kan inte nås med medel som begränsar den grundläggande rättigheten mindre. Konsekvenserna av förslagen drabbar inte de ungas huvudsakliga mobilitet. Den föreslagna begränsningen av kör rätten som gäller körning nattetid föreslås gälla alla veckodagar klockan 00–05, och på grund av tidpunkten utgör den inte något hinder för unga att färdas till arbete, studier eller hobbyer.

Lagen om unga arbetstagare (998/1993) begränsar arbetstiden för unga under 18 år i huvudsak till tiden mellan klockan 6 och 22. Med stöd av 7 § 2 mom. kan arbetstiden för en ung person som fyllt 15 år pågå till klockan 24, om arbetet hänför sig till yrkesutbildning. Enligt 7 § 4 mom. kan arbetstiden för en ung arbetstagare som utför hushållsarbete med arbetstagarens samtycke pågå till klockan 23, om någon särskild orsak påkallar detta. Yrkesutbildning kan innefatta utbildning som ordnas på arbetsplatsen och som överenskomms från fall till fall mellan den studerande, läroanstalten och arbetsgivaren i ett läroavtal eller ett utbildningsavtal mellan läroanstalten och utbildningsarbetsplatsen. I princip kan man komma överens om tidpunkten för inhämtande av kunskaper och den arbetstid som ska tillämpas på så sätt att begränsningen av körning nattetid inte inverkar negativt på genomförandet av den utbildning som ordnas på arbetsplatsen inom yrkesutbildningen. I glesbygdsområden kan avståndet mellan hem och arbete vara

¹¹⁰ Olyckor som kommit till polisens kännedom. Trafikledsverkets olycksregister.

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

Begränsningen som gäller antalet passagerare möjliggör inte transport av andra passagerare på nuvarande sätt. Begränsningen bedöms ändå inte försvåra ungas mobilitet på någon betydande sätt, eftersom begränsningen är temporär och i fortsättningen har flera 17-åringar möjlighet att skaffa körkort för kategori B.

Begränsningarna försvinner när körortsinnehavaren fyller 18 år. Begränsningarna riktas endast till det som är nödvändigt och strävar således efter att svara på målsättningen att ingripa i unga minderåriga förarens riskbeteende, vilket ökar säkerheten för andra trafikanter.

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

I 51 a § i lagförslaget föreslås skyldighet för 17-åriga förare av fordon som förutsätter körkort för kategori B att förse fordonet med ett märke som anger att föraren är minderårig. Märket förutsätts vid all körning tills skyldigheten att förse fordonet med märke upphör. Med hjälp av märket är det lättare att urskilja 17-åriga förare i trafiken och på så vis stödja övervakningen av att den föreslagna begränsade körorten för kategori B iakttas. Märket underlättar och effektiviserar övervakningen av att den begränsade körorten iakttas och kan på så vis förbättra trafiksäkerheten. Dessutom kan märket ha en trafiksäkerhetshöjande effekt så att unga förare eventuellt koncentrerar sig bättre på körningen och å andra sidan så att andra trafikanter tar hänsyn till förare som använder märket och kan fästa uppmärksamhet vid till exempel tillräckligt avstånd till fordonet framför och i högre grad förutser unga förarens agerande för att undvika faror och skador.

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

Den föreslagna begränsade körorten och skyldigheten att använda märke för 17-åriga förare anses inte strida mot likabehandlingsprincipen, som tryggas i grundlagen, eftersom strävan är

att genomföra verklig jämlikhet mellan trafikgrupperna samt att skydda de rättigheter som tryggas i 7 § i grundlagen och som betraktats som de allra viktigaste.

11.3 Rätt till liv

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

I propositionen föreslås begränsad kör rätt för kategori B för 17-åriga förare (5 § 6 mom. och 5 a § i lagförslaget). Enligt förslaget får 17-åringar inte köra personbil eller andra fordon som förutsätter kör rätt för kategori B klockan 00–05. Dessutom föreslås det i propositionen att begränsad kör rätt för kategori B ger rätt att transportera bara en passagerare. Olycksrisken för unga förare har konstaterats vara större just nattetid, och i olyckor som lett till personskador och där en 17-årig personbilsförare har varit delaktig har det ofta funnits passagerare i fordonet. De föreslagna begränsningarna påverkar alla trafikanter rätt till personlig säkerhet på ett positivt sätt och skyddar deras rätt till liv. Den temporära begränsningen av körningen nattetid och den temporära begränsningen av det tillåtna antalet passagerare är exakta och noga avgränsade metoder för att trygga ovannämnda rättigheter.

Genom märket som anger att föraren är minderårig (51 a §) främjas övervakningen av den ovan beskrivna begränsningen och strävar man således efter att trygga förarens, passagerarnas samt andra trafikanter rätt till liv och personlig säkerhet, och att skydda deras hälsa.

Förslagen betraktas inte som problematiska med avseende på grundlagen.

11.4 Skydd för privatlivet

Enligt grundlagens 10 § 1 mom., som gäller skydd för privatlivet, är vars och ens privatliv, heder och hemfrid tryggade. Utgångspunkten för skyddet för privatliv enligt paragrafen är att individen har rätt att leva sitt eget liv utan godtycklig eller ogrundad inblandning av myndigheter eller andra utomstående.¹¹¹

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

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

I propositionen föreslås det att förutsättningarna enligt 88 § i körkortslagen för beviljande av trafiklärtillstånd preciseras så att beviljandet av tillstånd ska i fortsättningen endast påverkas av om det finns fastställda anteckningar som gäller den sökande i straff- och bötesregistret.

¹¹¹ RP 309/1993 rd s. 52, GrUU 53/2005 rd, s. 2, GrUU 13/2005 rd, s. 3.

Genom den föreslagna ändringen inskränks de uppgifter som insamlas för beviljandet av trafiklärtillstånd och de uppgifter som myndigheten behandlar begränsas noggrant till anteckningar som är väsentliga med tanke på tillståndsprövningen. I artikel 5.1 c i dataskyddsförordningen föreskrivs det att personuppgifter ska vara adekvata, relevanta och inte för omfattande i förhållande till de ändamål för vilka de behandlas (minimeringsprincipen). Den föreslagna ändringen har således positiva konsekvenser för skyddet för personuppgifter med avseende på minimeringen av uppgifter jämfört med det nuvarande rättsläget.

I artikel 6 i allmänna dataskyddsförordningen föreskrivs det om laglig behandling av personuppgifter. Behandlingen av personuppgifter är laglig endast om och i den mån som åtminstone ett av de villkor som nämns i artikel 6 är uppfyllt. Enligt 8 § i körkortslagen är Transport- och kommunikationsverket den myndighet som beviljar trafiklärtillstånd. För denna lagstadgade uppgifter måste verket behandla de uppgifter som behövs för att bevilja tillstånd.¹¹² Genom villkoren för beviljande av trafiklärtillstånd tryggas andra fysiska personers livsviktiga intressen, dvs. hälso och liv för dem som kör på trafiklärares ansvar och andra trafikanter.¹¹³

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

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

I enlighet med vad som konstaterats ovan är grundlagsutskottets etablerade utlåtan depraxis att lagstiftarens handlingsutrymme i fråga om behandling av personuppgifter särskilt begränsas av att skyddet för personuppgifter delvis omfattas av skyddet för privatlivet, som garanteras i samma moment i grundlagens 10 §. Lagstiftaren ska tillgodose denna rätt på ett sätt som är godtagbart med avseende på de samlade grundläggande fri- och rättigheterna.¹¹⁴ Utskottet har i sin etablerade praxis ansett att tillåtande av behandling av känsliga uppgifter berör själva kärnan i skyddet för personuppgifter, vilket inneburit att inrättandet av register med sådana uppgifter måste bedömas i skenet av villkoren för inskränkningar i de grundläggande fri- och rättigheterna, särskilt lagstiftningens acceptabilitet och proportionalitet. Grundlagsutskottet har också lyft fram riskerna med behandlingen av känsliga uppgifter. Utskottet har därför särskilt påpekat

¹¹² Artikel 6.1 c i dataskyddsförordningen.

¹¹³ Artikel 6.1 d i dataskyddsförordningen.

¹¹⁴ GrUU 14/2018 rd, s. 5.

att det bör finnas exakta och noga avgränsade bestämmelser om att det är tillåtet att behandla känsliga uppgifter bara om det är absolut nödvändigt.¹¹⁵

Transport- och kommunikationsverket svarar i egenskap för trafiksäkerhets- och tillståndsmyndighet för beviljandet av trafiklärartillstånd och för behandlingen av de uppgifter som behövs för att bevilja tillstånd. De preciserande ändring som föreslås i 88 § avgränsar exakt de uppgifter som ska behandlas till väsentliga registeranteckning och minimerar således uppgiftsbehandlingen jämfört med den nuvarande situationen. Sålunda står behandlingen av straff- och bötesregisteruppgifter i rätt proportion till det eftersträlvande målet. Den föreslagna ändringen preciserar dessutom behandlingen av personuppgifter till endast väsentliga uppgifter eftersom de uppgifter som behandlas har begränsats på ovan nämnt sätt.

Det föreslås att lagens 9 kap. utökas med en ny 56 a §. I paragrafen föreskrivs det om påföljderna av fusk vid teoriprovet för förarexamen. Enligt 2 mom. ska Transport- och kommunikationsverket meddela en tolk som har gjort sig skyldig till fusk vid provet tidsbundet förbud på sex månader att bistå som tolk vid teoriprovet för förarexamen.

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

Lagringen av tolkars personuppgifter ska bedömas utifrån allmänna dataskyddsförordningen. Det är nödvändigt att lagra uppgifterna för att det förbud att delta som åläggs tolkar till följd av fusk ska kunna övervakas. Behandlingen av personuppgifter är således nödvändig för att fullgöra en rättslig förpliktelse som åvilar Transport- och kommunikationsverket.¹¹⁶ Behandlingen av personuppgifter är således i enlighet med de allmänna principerna i artikel 5 i allmänna dataskyddsförordningen begränsad till endast nödvändiga uppgifter som behövs för att identifiera tolken. Uppgifterna samlas in för att övervaka förbudet att delta och bevarandet av uppgifterna är också begränsat så att uppgifter bevaras bara under den tid som förbudet att delta gäller. Behandling av uppgifter som samlas in för förbud att delta för tolkas anses således uppfylla allmänna dataskyddsförordningens krav på lagenlighet och behandlingsprinciper.

Grundlagsutskottet har lyft fram riskerna med behandlingen av känsliga uppgifter. Exempelvis föranleder registreringen av biometriska kännetecken som anses utgöra känsliga uppgifter ett särskilt behov att se till att de personuppgifter som sparas i systemet blir skyddade mot risker för missbruk och mot alla slag av olaglig åtkomst och användning¹¹⁷. Utskottet har framhållit att även lagstiftningen om behandling av känsliga personuppgifter bör vara så tydlig och begriplig som möjligt.¹¹⁸

¹¹⁵ GrUU 7/2019 rd, s. 3–4.

¹¹⁶ Artikel 6.1 c i dataskyddsförordningen.

¹¹⁷ GrUU 31/2017 s.3 samt GrUU 13/2017 rd, s. 5, GrUU 29/2019 rd s. 5.

¹¹⁸ GrUU 14/2018 rd, s. 5–6, även GrUU 7/2019 rd, s. 4.

11.5 Egendomsskydd och näringsfrihet

I det lagförslag som ingår i regeringens proposition föreslås att 35 § 2 mom. i körkortslagen ändras så att körundervisningen i halt väglag i fortsättningen i huvudsak ska ges på övningsbana. Kravet på undervisning på övningsbana slopades genom ändringen av körkortslagen 2018. Särskilt efter lagändringen 2018 har undervisnings med simulator i allt högre grad ersatt undervisning i körning i halt väglag på övningsbana och aktörerna i branschen har investerat i simulatorer. Förslaget bör granskas med avseende på egendomsskyddet i 15 § och näringsfriheten i 18 § i grundlagen.

I 15 § 1 mom. i grundlagen ingår det en allmän bestämmelse om egendomsskydd och utifrån den bedöms det bland annat om inskränkningar i ägarens dispositionsrätt kan tillåtas eller inte. Bestämmelsen om expropriation i 2 mom. i samma paragraf gäller främst fall när en förmögensrättslig förmån överförs från ett subjekt till ett annat. Beträffande vissa begränsningar i egendomsskyddet i form av inskränkningar i dispositionsrätten har grundlagsutskottet ansett inskränkningen vara så betydande att den praktiskt taget kan jämföras med expropriation.¹¹⁹

Bestämmelser om skydd för egendom finns också i det första tilläggsprotokollet till Europakonventionen. I artikel 1 i tilläggsprotokollet sägs det att envar fysisk eller juridisk persons rätt till sin egendom ska lämnas okränkt. Ingen får berövas sin egendom annat än i det allmännas intresse och under de förutsättningar som anges i lag och av folkrättens allmänna grundsatser. Bestämmelsen om skydd för egendom har i Europadomstolens praxis ansetts ge skydd inte bara mot formell expropriation utan också mot faktisk rekvisition av egendom.¹²⁰

Grundlagsutskottet har i sin praxis ansett att tillämpningsområdet för bestämmelsen om expropriation i 15 § i grundlagen inte begränsar sig enbart till situationer där äganderätten övergår från ett subjekt till ett annat. En begränsning av användningen av egendom kan således vara så betydande att den till sina faktiska verkningar kan jämföras med expropriation. Frågan måste då bedömas med avseende på 15 § 2 mom. i grundlagen¹²¹. En sådan situation föreligger i synnerhet när en begränsning av användningen helt hindrar att egendomen används för sitt huvudsakliga ändamål.¹²² Utskottet har också framhållit att inom juridiken har man ansett att det inte finns någon tydlig bestämmelse som ger svaret på frågan om en begränsningsåtgärd innebär ren expropriation eller inte. Det kräver en sammanhållen bedömning där relevanta faktorer kan vara bland annat hur speciell begränsningen är, hur allomfattande värdeförlusten på egendomen blir till följd av åtgärden och hur ekologiskt eller annars skadlig den verksamhet är som ska begränsas. Dessutom kan bedömningen påverkas till exempel av hur rimlig åtgärden är och hur tungt vägande syftet med begränsningen är.¹²³ Enligt grundlagsutskottets praxis föreligger en sådan situation i synnerhet när en begränsning av användningen helt hindrar att egendomen används för sitt huvudsakliga ändamål.¹²⁴

När det gäller ersättningsskyldig för begränsningen av grundlagsutskottets syn varit att det av 15 § 1 mom. i grundlagen inte följer något krav på att ersätta ägaren för vilken inskränkning av användningen som helst eller något krav på full ersättning när ersättningar beviljas.¹²⁵

¹¹⁹ GrUU 55/2018 rd.

¹²⁰ GrUU 7/2018 rd.

¹²¹ Se t.ex. GrUU 7/2018 rd, GrUU 32/2010 rd, GrUU 38/1998 rd.

¹²² GrUU 35/2020 rd.

¹²³ GrUU 8/2017 rd.

¹²⁴ Se t.ex. GrUU 35/2020.

¹²⁵ GrUU 55/2018 rd.

Vad beträffar proportionalitetskravet på begränsningar av näringsfriheten har grundlagsutskottet ofta har framhållit att företag och andra näringsidkare inte med fog kan förvänta sig att lagstiftningen om deras näringsverksamhet ska förbli oförändrad.¹²⁶ I utlåtandet om förslaget att förbjuda energiutvinning ur kol har utskottet ansett det vara av särskild betydelse att begränsningen avser alla energiverk överlag.¹²⁷ Dessutom har grundlagsutskottet ansett att övergångstider för bestämmelserna är en omständighet som talar för förslagen¹²⁸. En övergångsperiod gör det möjligt att ställa om verksamheten innan begränsningarna träder i kraft¹²⁹.

Också tillitsskyddet har en väsentlig koppling till skyddet är egendom. Principen om tillitsskyddet ingår i förvaltningslagen, i 6 § om rättsprinciperna inom förvaltningen. Den centrala innebörden av tillitsskyddet är att den enskilde måste kunna lita på att myndigheternas verksamhet är laglig och felfri och på att förvaltningsbesluten står fast. Vid tillämpningen av principen är det fråga om under vilka förutsättningar ett enskilt rättssubjekt kan lita på att ett beslut som har fattats genom bruk av offentlig makt är bestående, och hurdan skydd detta beslut har mot oväntade förändringar i myndighetens verksamhet. Principen om tillitsskydd begränsar rätten att med retroaktiv verkan återkalla beslut varigenom någon beviljats en fördel, och begränsar också allmänt möjligheterna att ändra beslut till nackdel för den enskilde utan bemyndigande i lagstiftningen. De förväntningar som ska skyddas ska i sista hand kunna återkopplas till någon central komponent i rättsordningen, dvs. lagstiftningen, allmänna rättsprinciper eller internationella avtal. Bedömningen av tillitsskyddet bygger i sista hand på prövning där den enskildes tillit måste avvägas i relation till allmän fördel.¹³⁰

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

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

Vid sidan av de faktiska begränsningarna finns det dessutom flertalet juridiska begränsningar som riktar sig till friheten att välja arbete, yrke och näring. Orden *i enlighet med lag* i 18 § 1 mom. i grundlagen hänvisar till möjligheten att genom lag begränsa den rättighet som tryggas i bestämmelsen¹³¹. Å andra sidan hänvisar de till kravet på bestämmelser på lagnivå och således till att även reglering som är av betydelse för dessa grundläggande rättigheter ska ingå i lag¹³².

¹²⁶ GrUU 55/2018 rd.

¹²⁷ GrUU 55/2018 rd.

¹²⁸ Se t.ex. 32/2010 rd.

¹²⁹ GrUU 55/2018 rd.

¹³⁰ RP 72/2002 rd, s. 61.

¹³¹ RP 309/1993 rd, s. 67, GrUU 9/2005 rd, s. 2, GrUU 14/2004 rd, s. 2.

¹³² GrUU 18/2006 rd, s. 3–4, GrUU 8/2005 rd, s. 3, GrUB 5/2002 rd, s. 1–2, GrUU 31/1998 rd, s. 2–3, GrUU 15/1996 rd.

Lagstadgade begränsningar i näringsfriheten måste vara exakta och noggrant avgränsade. Dessutom måste deras väsentliga innehåll, såsom omfattning och villkoren framgå av lagen.¹³³

I propositionen föreslås det att 35 § 2 mom. i körkortslagen ändras. I momentet föreskrivs det att det förutsätts att körundervisning i halt väglag genomförs på en övningsbana. Om banan ligger längre bort än det föreskrivna avståndet (80 kilometer), får körundervisningen i halt väglag ges med simulator.

Kravet på undervisning på övningsbana slopades genom den ändring av körkortslagen som företogs 2018. Redan före detta, 2010, lindrades den obligatoriska undervisningen på körbana så att det blev möjligt att ersätta undervisningen på körbana med en alternativ undervisningsform om avståndet till övningsbanan översteg 120 kilometer¹³⁴. Särskilt efter lagändringen 2018 har simulatorundervisningen i allt högre grad ersatt den undervisning i körning i halt väglag som getts på övningsbana och branschaktörerna har investerat i simulatorer. När aktörerna gjorde investeringarna litade de på att myndigheternas verksamhet och lagstiftningen inte skulle ändras. Även om förslaget begränsar användningen av simulatorer jämfört med nuläget, förhindrar begränsningen ändå inte användningen av simulatorer i körundervisningen helt och hållet. Den föreslagna begränsningen riktar sig inte heller mot sådana aktörer för vilka tillhandahållande av körundervisning i halt väglag med simulator är den enda inkomstkällan. Begränsningen riktar sig allmänt mot alla aktörer som tillhandahåller förarutbildning. Begränsningen kan i själva verket har större inverkan i områden som ligger inom det föreskrivna avståndet från övningsbanor. De föreslagna bestämmelserna balanseras upp med en övergångsbestämmelse enligt vilken de ändringar som gäller utbildningen i att upptäcka risker börjar tillämpas den 1 april 2023. Övergångsperioden ger aktörerna flera månader tid på sig efter fastställandet av lagen att förbereda sig på ändringarna och vid behov ändra sin verksamhet.

Det går inte att med säkerhet förutse konsekvenserna för trafiksäkerheten av förslaget om att det ska förutsättas att körundervisningen i halt väglag genomförs på övningsbana. Man kan emellertid anta att mera övningskörning med personbil sannolikt förbättrar trafiksäkerheten. Propositionens syfte är att främja trafiksäkerheten särskilt bland unga. Förbättrad trafiksäkerhet eftersträvas genom den helhet som förslaget om körundervisning i halt väglag och de andra förslagen bildar. Begränsningen av användningen av simulatorer jämfört med nuläget måste sättas i relation till de mål i anslutning till trafiksäkerhet, skydd för liv och hälsa som kan knytas till 7 § i grundlagen och som eftersträvas genom propositionen. Med hänvisning till propositionens tungt vägande mål och att förslaget inte allmänt förhindrar användningen av simulatorer, betraktas inte förslagets begränsning av användningens av simulatorer som orimlig eller problematisk med avseende på 15 § i grundlagen.

Förslagets begränsning av användningen av simulatorer är exakt och noggrant avgränsad och dess väsentliga innehåll framgår av lagen. Begränsningen anses inte vara avgörande för aktörernas försörjning. Trots att ändringen kommer att ha negativa ekonomiska konsekvenser särskilt för de aktörer som investerat i simulatorer begränsar ändringen inte branschaktörernas rätt till arbete och näringsfrihet enligt 18 § 1 mom. i grundlagen.

Lagförslaget innehåller närmare bestämmelser (35 a och 35 b §) om de övningsbanor som ska användas i förarutbildningen, förfarandet för godkännande av dem och övervakningen av öv-

¹³³ GrUU 28/2001 rd, s. 6, GrUU 9/2005 rd, s. 2.

¹³⁴ Kommunikationsministeriets förordning 559/2008.

ningsbanor. Eftersom förutsättningen för att bedriva övningsbaneverksamhet ska vara godkännande, som kan jämföras med myndigheternas tillstånd, är de föreslagna bestämmelserna betydelsefulla med tanke på näringsfriheten, som tryggas i 18 § 1 mom.

Grundlagsutskottet har ansett näringsfriheten vara en grundlagsfäst huvudregel, men att tillståndsplikt i undantagsfall kan tillåtas. Regleringen måste uppfylla övriga allmänna krav på en lag som begränsar de grundläggande fri- och rättigheterna. Såsom konstaterats ovan måste begränsningarna i näringsfriheten vara exakta och noggrant avgränsade. Den centrala innebörden av begränsningarna måste framgå av lagen, till exempel deras omfattning och villkoren.¹³⁵ Vad gäller innehållet har det dessutom ansetts viktigt att bestämmelserna om villkoren för registrering och registrerings beständighet är så utformade att myndigheternas verksamhet är tillräckligt förutsägbart.¹³⁶

Grundlagsutskottet har till exempel ansett att befogenheter att återkalla ett godkännande och avsluta verksamheten är jämförbara med återkallelse av näringstillstånd.¹³⁷ När det gällt bestämmelser om näringsverksamhet har utskottet brukat anse att återkallande av tillstånd får mer kännbara följder än avslag på tillståndsansökan. Därför har utskottet ansett att det för att lagstiftningen ska vara proportionerlig är nödvändigt att möjligheten att återkalla tillstånd kopplas till allvarliga eller väsentliga förseelser eller försummelser och till att eventuella anmärkningar och varningar till tillståndshavaren inte har lett till att bristerna i verksamheten har korrigerats.¹³⁸

I 35 a § i lagförslaget föreskrivs det om ansökningsförfarandet som gäller banor. Transport- och kommunikationsverket ska godkänna banor på ansökan. När verket behandlar en ansökan ska det pröva att den övningsbana som ska godkännas uppfyller kraven och att verksamheten kan genomföras på ett säkert sätt. Enligt de föreslagna bestämmelserna ska övningsbanan vara så konstruerad, dimensionerad och utrustad och i sådant skick att den lämpar sig för övning i körning i halt väglag. Banan ska ha den utrustning som övningen och säkerheten förutsätter och de anordningar som behövs. Obehörig trafik på banområdet under övningen ska förhindras på ett klart märkbart sätt.

En ansökan om godkännande som övningsbana förfaller om den av en orsak som beror på sökanden inte har kunnat behandlas inom ett år efter det att ansökan anlände. En sådan situation kan uppstå till exempel om den sökande inte lämnar in de utredningar som verket begär. I momentet ingår dessutom neutralitetsbestämmelser för banor.

Enligt förslaget till 35 a § 3 mom. ska godkännande som övningsbana gälla tills vidare. Godkännandet kan återkallas, om banan inte längre uppfyller förutsättningarna för godkännande och de brister och försummelser som gäller förutsättningarna för godkännande är allvarliga eller väsentliga eller om kravet i 4 mom. inte iakttas. Dessutom är en förutsättning att anmärkningar eller varningar som getts banhållaren inte har lett till att bristerna eller verksamhet som strider mot 4 mom. har rättats till. Med väsentliga och allvarliga försummelser avses till exempel brister som äventyrar säkerheten för dem som besöker banan eller sådana förändringar i banans verksamhet som inte längre möjliggör sådan övningskörning som överensstämmer med bestämmelserna. Transport- och kommunikationsministeriet ska ge banhållaren en anmärkning eller varning för brister och försummelser samt verksamhet som strider mot 35 a § 4 mom. Banhållaren ska först ha möjlighet att rätta till iakttagna brister och försummelser samt verksamhet som

¹³⁵ Se t.ex. GrUU 19/2009 rd, s. 2 och GrUU 31/2006 rd, s. 2.

¹³⁶ GrUU 8/2006 rd, s. 3.

¹³⁷ Se t.ex. GrUU 6/2019 rd, s. 7, GrUU 42/2013 rd, s. 3.

¹³⁸ GrUU 34/2012 rd, s. 2.

strider mot 35 a § 4 mom. utifrån Transport- och kommunikationsverkets anmärkning eller varning. Banhållaren ska ha möjlighet att rätta till bristerna och försummelserna innan godkännandet återkallas.

De föreslagna begränsningarna av bedrivandet av övningsbaneverksamhet är exakta och noggrant avgränsade, och deras väsentliga innehåll framgår av lagen. Enligt förslaget ska det föreskrivas på lagnivå om villkoren för godkännande av övningsbanor och villkoren för återkallande av godkännanden. På det sätt som föreskrivs ovan är återkallande av godkännandet i de föreslagna bestämmelserna knutet till allvarliga eller väsentliga brister eller försummelser och dessutom ges banhållaren möjlighet att rätta till brister eller försummelser utifrån myndighetens anmärkning eller varning. De föreslagna bestämmelserna innehåller bemyndigande för Transport- och kommunikationsministeriet att meddela föreskrifter om förfarandet för ansökan om godkännande som övningsbana samt om övningsbanors dimensionering, konstruktion, utrustning anordningar och skick. Genom en föreskrift ska det bestämmas om övningsbanornas mer tekniska egenskaper. De föreslagna bestämmelserna om villkoren för godkännande och godkännandets varaktighet ger således tillräcklig förutsägbarhet i myndigheternas verksamhet. De föreslagna bestämmelserna överensstämmer med grundlagsutskottets etablerade praxis och betraktas inte som problematiska med avseende på grundlagen.

Den begränsade körrätt för kategori B som föreslås i propositionen underlättar ungas möjligheter att färdas på egen hand och stödjer således till exempel ungas deltagande i arbete. I propositionen föreslås det att körrätten för 17-åringar som kör personbil eller något annat fordon som förutsätter körrätt för kategori B begränsas nattetid klockan 00–05. Förslagets negativas inverkan på ungas arbete är liten, eftersom lagen om unga arbetstagare (998/1993) begränsar ungas arbetstid till i huvudsak klockan 06–22. Dessutom begränsas 17-åringars körrätt för kategori B genom att antalet passagerare i fordonet begränsas. Båda begränsningarna ska gälla temporärt tills körrättsinnehavaren fyller 18 år. Begränsningarna som gäller begränsad körrätt för kategori B kan betraktas som exakta, noga avgränsade och proportionerliga med avseende på grundlagen.

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

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

11.6 De föreslagna påföljdernas grundlagsenlighet

I regeringens proposition föreslås det att körning i strid med de begränsningar som föreslås i den nya 5 a § ska betraktas som förande av fortskaffningsmedel utan behörighet, eftersom kör-rättsinnehavaren överskrider sin körrätt.

Bestämmelser om förande av fortskaffningsmedel utan behörighet finns i 23 kap. 10 § i straff-lagen. Enligt det som föreskrivs i 1 mom. ska den som för ett fordon utan att inneha körrätt för *förande av fortskaffningsmedel utan behörighet* dömas till böter eller till fängelse i högst sex månader. I 64 § 2 mom. 4 punkten i körkortslagen föreskrivs att polisen ska meddela en körrättsinnehavare körförbud om han eller hon konstaterats ha gjort sig skyldig till förande av fortskaffningsmedel utan behörighet enligt 23 kap. 10 § i strafflagen. Enligt lagens 70 § 1 mom. 3 punkten kan temporärt körförbud meddelas, om det är sannolikt att det finns förutsättningar för att meddela körförbud med stöd av 64 § 2 mom. 3—5 punkten. Som påföljd av körning mot en begränsning ska föraren med stöd av de bestämmelser som beskrivs ovan i regel dömas till böter i bötesförfarande och meddelas körförbud, om brottmålet inte behandlas i ordningen för behandling av brottmål i domstol. Under beredningen av propositionen har man också bedömt flera andra alternativ till möjliga påföljder. Dessa alternativ beskrivs mer ingående i avsnitt 5.1.3 i regeringens proposition.

Den föreslagna påföljden motsvarar rådande praxis, där enkla och klara körförbudsbrott be-handlas i bötesförfarande enligt lagen om föreläggande av böter och ordningsbot, körrättsinne-havaren meddelas temporärt körförbud och ett körbudsärende som leder till temporärt körförbud anhängiggörs i polisinrättningens tillståndsförvaltning. Alternativet överensstämmer således med de nuvarande verksamhetsmodellerna. Syftet med regeringens proposition är att förbättra trafiksäkerheten särskilt bland unga och samtidigt göra det möjligt för unga att färdas också i fortsättningen. För att förbättra trafiksäkerheten bland unga och skydda det tungt vägande rätts-objekt som eftersträvas med begränsningarna, dvs. unga förares, fordonets passagerares och andra väganvändares liv och hälsa, är det nödvändigt att det föreskrivs en påföljd för körning i strid med de föreslagna begränsningarna. Exempelvis utifrån resultaten av den uppföljande undersökningen av körkortslagen och Transport- och kommunikationsverkets olycksuppgifter, som behandlas i propositionens avsnitt om likabehandling, har man under beredningen bedömt att det inte finns några betydande skillnader för trafiksäkerheten när det gäller skadligheten av körning i strid med den begränsning som gäller körning nattetid och körning i strid med den begränsning som gäller antalet passagerare. Av denna orsak har man bedömt att det är ändamålsenligt att påföljden av brott mot begränsningarna är densamma för bägge begränsningarnas del. Under beredningen av propositionen har man bedömt att påföljden har ett väsentligt sam-band med och inverkan på iakttagandet av begränsningarna och motsvarande inverkan kan inte uppnås med lindrigare metoder.

Eftersom det föreslås ändringar i bestämmelserna om 17-åriga körrättsinnehavares körrätt för kategori B, inklusive begränsningar beträffande vilka påföljder kan påföras för körning i strid med dem, och ändringarna föreslås gälla också 17-åringar som fått körrätt för kategori B genom dispens eller i yrkesinriktad förarutbildning, föreslås i propositionen bestämmelser om Trans-port- och kommunikationsverkets informationsskyldighet. Med stöd av den föreslagna 101 a § ska verket vara skyldighet att rikta information om ändringarna, till exempel begränsningarna av körrätten, till 17-åriga innehavare av körrätt för kategori B och deras vårdnadshavare. Genom bestämmelsen försöker man säkerställa att dessa körrättsinnehavare känner till de ändringar som berör dem, och på så vis beakta deras rättsskydd.

Den föreslagna påföljden är på de grunder som föreskrivs ovan proportionell och överensstämmer med proportionalitetskraven.

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

I bestämmelser om administrativa påföljder måste hänsyn tas till de allmänna villkoren för att begränsa de grundläggande fri- och rättigheterna. Till dessa hör bland annat kraven på att regleringen måste vara godtagbar och proportionerlig. Med stöd av kravet på att inskränkningar i de grundläggande fri- och rättigheterna ska vara acceptabla måste ett vägande samhälleligt behov av administrativa sanktioner kunna påvisas. Också grunden för sanktionerna måste vara godtagbar inom systemet med de grundläggande fri- och rättigheterna¹³⁹.

Kravet på proportionalitet förutsätter en noggrann avvägning av om det är nödvändigt med sanktioner för att skydda det bakomliggande skyddsintresset. Det gäller på denna punkt att avgöra om samma syfte kan nås på något annat sätt som innebär ett mindre ingrepp i de grundläggande fri- och rättigheterna än kriminalisering¹⁴⁰. Förutom lagstiftningens acceptabilitet och proportionalitet måste man i samband med bestämmelser om sanktioner fästa särskilt uppmärksamhet vid att regleringen är noga avgränsad samt vid det skyddsintresse som berörs av sanktioner¹⁴¹.

I propositionen föreslås att lagen utökas med en ny 51 a §, där det föreskrivs om märke som anger att föraren är minderårig och skyldighet att förse fordonet med märket. Dessutom föreslås det att lagens 93 § 2 mom. ändras. I momentet föreskrivs det om den administrativa påföljd som följer som man inte fullgör skyldigheten att förse fordonet med märke. Den administrativa påföljden är avgift för trafikförseelse. På förvaltningsförfarandet i fråga om samt delgivningen och verkställigheten av beslut om avgift för trafikförseelse tillämpas bestämmelserna i 6 kap. i vägtrafiklagen och därmed till exempel i fråga om verkställigheten bestämmelserna i lagen om verkställighet av böter. Grundlagsutskottet har i sitt utlåtande GrUU 9/2018 och lagutskottet i sitt utlåtande 9/2018 rd har bedömt avgiften för trafikförseelse som en påföljd för mindre förseelser i vägtrafiken.

I den föreslagna regleringen som gäller administrativa påföljder har beaktats grundlagsutskottets utlåtandepraxis i fråga om administrativa påföljder. Grundlagsutskottet hävdvunna tolkning är att avgifter som trafikförseelseavgiften med avseende på 81 § i grundlagen varken är skatter eller avgifter, utan administrativa påföljder av sanktionskaraktär för en lagstridig gärning. I sak har grundlagsutskottet jämfällt en ekonomisk påföljd av straffkaraktär med en straffrättslig påföljd¹⁴².

Grundlagsutskottet har ofta påpekat att lagstiftningen om administrativa påföljder måste vara proportionerlig, dvs. förenlig med proportionalitetsprincipen¹⁴³. Till proportionaliteten har i allmänhet hänfört sig frågor om sanktioner för lindriga försummelser och avtrappning av påföljderna på grund av hur allvarlig överträdelsen varit¹⁴⁴. Utskottet har ansett att det med tanke på kravet på proportionalitet kunde ifrågasättas bland annat att försummelseavgiften föreslogs vara

¹³⁹ GrUU 23/1997 rd, s. 2/II.

¹⁴⁰ GrUU 23/1997 rd.

¹⁴¹ GrUU 49/2017 rd.

¹⁴² Se t.ex. GrUU 9/2018 rd, GrUU 2/2017 rd, s. 4–5, GrUU 14/2013 rd och GrUU 17/2012 rd.

¹⁴³ GrUU 15/2014 rd och GrUU 17/2012 rd samt de utlåtanden som nämns där.

¹⁴⁴ GrUU 11/2009 rd.

minst 500 euro även för vissa försummelser som var att anse som synnerligen ringa¹⁴⁵. Grundlagsutskottet har också konstaterat att en stor påföljdsavgift framhäver kraven på rättssäkerhet¹⁴⁶.

De föreslagna bestämmelserna om påföljdsavgift uppfyller kravet på acceptabilitet, eftersom strävan med regleringen är att främja trafiksäkerheten. Kravet på proportionell reglering uppfylls, eftersom påföljden anses nödvändig för att skyldigheten att märka fordonet ska fullgöras och således för att underlätta trafikövervakningen och främja trafiksäkerheten på eftersträvat sätt. Under beredningen av regeringens proposition har man bedömt att målet inte kunde nås på något sätt som ingriper mindre i de grundläggande fri- och rättigheterna än genom att gärningen kriminaliseras. Rättsskyddet för den 17-åringar som berörs av påföljden beaktas genom lagförslagets 101 a §, som beskrivs ovan och som gäller Transport- och kommunikationsverkets informationsskyldighet. Kraven på att regleringen ska vara noga avgränsad och proportionerlig uppfylls, eftersom storleken på den avgift för trafikförseelse som följer på underlåtelse att fullgöra skyldigheten att märka fordonet begränsas till 40 euro. Den föreslagna påföljden motsvarar den påföljd som föreläggs en fordonsförare som uppsåtligen eller av oaksamhet bryter mot bestämmelsen i 32 § i körkortslagen om skyldighet att vid körning medföra handlingar. Påföljdsavgiften föreläggs inte i situationer där förseelserna är ringa eller där är oskäligt att förelägga avgift. I stället för påföljdsavgift kan den behöriga myndigheten ge en varning.

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

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

Den föreslagna regleringen motsvarar i huvudsak de karensbestämmelser för prov för taxiförare i 246 a § i lagen om transportservice som trädde i kraft den 1 maj 2021. Kommunikationsutskottet ansåg i sitt betänkande om ändringen av lagen om transportservice¹⁴⁷ att det nödvändigt och proportionerligt att den som gjort sig skyldig till fusk i provet för taxiförare meddelas ett förbud på sex månader att på nytt delta i provet. Regeringens proposition där bestämmelserna om karens vid provet för taxiförare ingick var föremål för grundlagsutskottets bedömning¹⁴⁸.

Enligt uppgift från Transport- och kommunikationsverket har fusk vid teoriprovet för förarexamen ökat. Det ökade antalet fuskfall kan delvis förklaras med att fusk upptäcks effektivare än förr. Nuförtiden finns det kameraövervakning i provlokalerna. I föreskriften om teoriprov för

¹⁴⁵ GrUU 58/2010 rd.

¹⁴⁶ GrUU 14/2018 rd.

¹⁴⁷ KoUB 8/2021 rd.

¹⁴⁸ GrUU 45/2020 rd.

förarexamen förbjuds entydigt att utrustning eller material som kan användas för att fuska i provet tas med till provlokalen, att kopiera provfrågor samt att vidarebefordra provfrågor.¹⁴⁹

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

Om det förutsätts tilläggsutredningar av tjänsteleverantören för att påvisa fusk, ska tolken kunna vara verksamhet i sitt uppdrag under utredningen och Transport- och kommunikationsverket kan meddela förbudet först efter att verket fått utredningen.

Enligt grundlagsutskottets utlåtandepraxis ska de allmänna grunderna för administrativa påföljder bestämmas i lag på det sätt som förutsätts i 2 § 3 mom. i grundlagen eftersom påförande av en administrativ påföljd innebär utövning av offentlig makt. Grundlagsutskottet har dessutom ansett att även om kravet på exakthet enligt den straffrättsliga legalitetsprincipen i grundlagens 8 § inte direkt gäller administrativa påföljder kan det allmänna kravet på exakthet i regleringen ändå inte förbigås i ett sammanhang som här¹⁵⁰. Av bestämmelserna om administrativa sanktioner måste det framgå entydigt vilka gärningar eller försummelser i strid med lagstiftningen som kan leda till sanktioner. Dessutom gärningarna och försummelserna beskrivas tillräckligt exakt i lagen för att kunna slås fast. Det är särskilt viktigt att bestämmelserna ger den som är föremål för regleringen tillräckliga möjligheter att förutse påförandet av sanktioner. Det ska lagstiftas exakt och tydligt om betalningsskyldigheten och grunderna för avgiftens storlek, lika väl som om den betalningsskyldiges rättsskydd och grunderna för att verkställa lagen¹⁵¹. Dessa krav har beaktats på behörigt sätt i de föreslagna bestämmelserna om administrativa påföljder.

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

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

11.7 Delegering av lagstiftningsbehörighet

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

¹⁴⁹ Kommunikationsverket, föreskrift om teoriprov för förarexamen 2021.

¹⁵⁰ Se t.ex. GrUU 9/2012 rd, GrUU 74/2002 rd, GrUU 57/2010 rd.

¹⁵¹ Se t.ex. GrUU 17/2012 rd, GrUU 9/2012 rd, s. 2/I, GrUU 57/2010 rd, s. 2/II.

mom.¹⁵² Enligt 80 § 2 mom. i grundlagen tillämpningsområdet för ett bemyndigande som ges en annan myndighet att meddela föreskrifter vara exakt avgränsat. Med avgränsning kan avses till exempel en tidsmässig avgränsning eller en avgränsning i sak.

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

Det föreslås att ett nytt bemyndigande att meddela föreskrifter fogas till lagens 53 § 4 mom. I lagens 53 § föreskrivs det om förarexamens innehåll och genomförandet av examen. Transport- och kommunikationsverkets gällande bemyndigande att meddela föreskrifter i 4 mom. kompletteras så att Transport- och kommunikationsverket i fortsättningen får meddela en föreskrift om anlåtande av tolk vid prov för förarexamen. Det är tillåtet att anlita tolk vid prov för förarexamen även för närvarande, till exempel när provet inte tillhandahålls på examinandens modersmål och han eller hon inte behärskar något av de språk som tillhandahålls eller om examinanden är analfabet. Bemyndigandet att meddela föreskrifter hänför sig till det praktiska genomförandet av förarexamen och gäller mindre detaljer. I Transport- och kommunikationsverkets föreskrift om teoriprov för förarexamen bestäms det om anlåtande och val av tolk i en situation där det inte finns någon utbildad tolk att tillgå. Anvisningar på föreskriftsnivå har använts länge och fungerar bra. Att precisera föreskriften är en administrativt tämligen enkel och snabb process, vilket gör det möjligt att reagera snabbare på ändringsbehov. Bemyndigandet att meddela föreskrifter är begränsat i sak och ger inte myndigheten någon betydande prövningsrätt. Det preciserade bemyndigandet att meddela föreskrifter klarlägger lagstiftningen.

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

¹⁵² Se RP 1/1998 rd, s. 133/II.

motsvarande sätt bemyndigats att meddela föreskrifter¹⁵³ i fråga om provet och företagarprevet för taxiförare.

11.8 Skatter och avgifter

I det lagförslag som ingår i regeringens proposition föreslås det att körkortslagen utökas med en ny 35 a §. I den föreslagna paragrafen föreskrivs det om övningsbanor som används för undervisning i körning i halt väglag och om det godkännandeförfarande som gäller dem. Eftersom en avgift ska tas ut för Transport- och kommunikationsverkets beslut om godkännande av en övningsbana, behöver förslaget bedömas med avseende på 81 § i grundlagen.

Bestämmelser om statliga skatter och avgifter finns i 81 § i grundlagen. Enligt 81 § 1 mom. bestäms om statsskatt genom lag, som ska innehålla bestämmelser om grunderna för skattskyldigheten och skattens storlek samt om de skattskyldigas rättsskydd. I 81 § 2 mom. i grundlagen föreskrivs att bestämmelser om avgifter samt de allmänna grunderna för storleken av avgifter för de statliga myndigheternas tjänsteåtgärder, tjänster och övriga verksamhet utfärdas genom lag.

Enligt den vedertagna definitionen är en skatt en penningprestation som inte utgör ersättning eller vederlag för förmåner eller tjänster som det allmänna har givit den betalningsskyldige och kännetecknande för en skatt är att den används för finansiering av statens utgifter¹⁵⁴.

Med avgift avses en ersättning eller ett vederlag för statliga myndigheters tjänsteuppdrag, tjänster eller annan verksamhet. Avgiftsbeloppet ska således vara i proportion till kostnaderna för tjänsteuppdraget eller tjänsten. En ”avgift” som klart överstiger kostnaderna är inte en avgift utan ska betraktas som en skatt. Den centrala skillnaden mellan statliga skatter och avgifter har med avseende på 81 § i grundlagen ansetts vara att en avgift har karaktären av vederlag¹⁵⁵. Full kostnads motsvarighet är ändå inte att förutsättningen för att en penningprestation ska vara av avgiftskaraktär.

Om avsikten är att tillsynsavgiften ska täcka de allmänna kostnaderna för lagfästa myndighetsuppgifter kan sådana avgifter enligt grundlagsutskottets praxis inte anses vara en sådan ersättning eller ett sådant vederlag för specificerade tjänster från det allmännas sida eller andra likartade betalningar som kännetecknar statliga avgifter enligt 81 § 2 mom. i grundlagen¹⁵⁶. Grundlagsutskottet har brukat anse att ju större skillnaden mellan avgiften och kostnaderna för en prestation är, inte minst i anknytning till ett offentligrättsligt uppdrag, desto närmare ligger det till hands att betrakta betalningen som en konstitutionell skatt. Det kan också spela en viss roll om det är frivilligt eller obligatoriskt att ta emot prestationen. Det tyder på en skatt om det inte går att tacka nej till prestationer som det finns en skyldighet att leverera och skyldigheten direkt med stöd av lag rör rättssubjekt som uppfyller vissa rekvisit¹⁵⁷.

Enligt 35 a § i lagförslaget ska Transport- och kommunikationsministeriet godkänna de övningsbanor som används för förarutbildning. Det är avgiftsfritt att ansöka om godkännande, men för ett beslut om godkännande av ansökan ska Transport- och kommunikationsverket ta ut en avgift. Ett godkännande som övningsbana ska gälla en viss tid, högst fem år. Tidigare gällde

¹⁵³ Se lag 299/2021 och RP 176/2020 rd, samt Transport- och kommunikationsverkets föreskrifter TRAFICOM/523956/03.04.03.00/2019 och TRAFICOM/391032/03.04.03.00/2020.

¹⁵⁴ Se RP 1/1998 rd, s. 134/II.

¹⁵⁵ Se RP 1/1998 rd, s. 134–135.

¹⁵⁶ Se t.ex. GrUU 21/2018 rd, s. 3, GrUU 48/2010 rd, s. 8, GrUU 47/2005 rd, s. 3 och GrUU 36/2005 rd, s. 2.

¹⁵⁷ GrUU 48/2010 rd, s. 8, GrUU 12/2005 rd, s. 3 och GrUU 46/2004 rd, s. 3.

också bilskoletillstånd som Trafiksäkerhetsverket beviljade en viss tid, men till följd tjänstedirektivets (2006/123/EG) krav slopades tidsbundenheten och tillstånden gäller numera tills vidare¹⁵⁸. Det betraktas dock som behövt att godkännandet av övningsbanan är tidsbundet, så att Transport- och kommunikationsverket regelbundet kan kontrollera att godkännandet uppfyller kraven, och att förutsättningarna för att driva övningsbanan inte har försämrats väsentligt. Det kan också hända att den lagstiftning som gäller verksamheten ändras, varvid behövliga ändringar alltid kontrolleras i samband med godkännandet. Fördelen med ett godkännande som gäller en viss tid är dessutom att verkets register över verksamma övningsbanor är så aktuellt som möjligt.

Efter att godkännandet upphört att gälla ska banhållaren kunna ansöka om godkännande för övningsbanan på nytt. Avgiften för godkännande ska således i regel betalas med fem års mellanrum.

Bestämmelser om grunderna för bestämmande av avgifter finns i lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992) och det ska föreskrivas om avgiften för godkännande med stöd av den lagen. Avgiften ska enligt planen vara 220 euro. Avgiften ska täcka kostnaderna för behandlingen av ansökan och den ska vara ett vederlag för ett beslut genom vilket banan godkänns.

På de grunder som beskrivs ovan ska den avgift enligt lagförslaget tas ut för godkännande av övningsbanor inte betraktas som en skatt i konstitutionell bemärkelse och förslaget är således inte problematiskt med avseende på grundlagen.

11.9 Överföring av förvaltningsuppgifter på andra än myndigheter

I regeringens proposition föreslås det att lagens 4 kap. utökas med en ny 35 b §, där det föreskrivs om tillsyn över övningsbanor. För tillsynen svarar Transport- och kommunikationsverket. Enligt förslaget kan verket ordna tillsynsuppgifterna genom att skaffa behövliga tjänster från enskilda eller offentliga tjänsteproducenter.

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

Genom ordalydelsen i grundlagens 124 § betonas enligt grundlagens förarbeten¹⁵⁹ att offentliga förvaltningsuppgifter i regel skall skötas av myndigheter och att uppgifter av detta slag endast i begränsad utsträckning kan anförtras andra än myndigheter. Avsikten med bestämmelsen är att begränsa överföringen av offentliga förvaltningsuppgifter utanför det egentliga myndighetsmaskineriet¹⁶⁰.

Enligt förarbetena till grundlagens 124 § är utgångspunkten att offentliga förvaltningsuppgifter endast genom lag kan anförtras andra än myndigheter. Eftersom framför allt skötseln av offentliga tjänster bör kunna ordnas smidigt och det inte i fråga om sådana uppgifter med hänsyn till

¹⁵⁸ Se RP 212/2010 rd.

¹⁵⁹ RP 1/1998 rd, s. 179/I.

¹⁶⁰ GrUB 10/1998 rd, s. 35/II, RP 1/1998 rd, s. 178/II.

syftena med regleringen finns behov av detaljreglering i lag, är det också möjligt att med stöd av lag genom föreskrifter eller beslut bestämma om överföring av förvaltningsuppgifter på andra än myndigheter. Också befogenheten att överföra uppgiften ska härvid grunda sig på lag¹⁶¹.

Enligt 124 § i grundlagen kan offentliga förvaltningsuppgifter anförtros andra än myndigheter endast om det behövs för en ändamålsenlig skötsel av uppgifterna. Grundlagsutskottet har betonat att kravet på ändamålsenlighet är en rättslig förutsättning som ska bedömas från fall till fall¹⁶². Vid bedömning av ändamålsenligheten ska utöver förvaltningens effektivitet och andra interna behov också enskilda personers och sammanslutningars behov beaktas¹⁶³. Också förvaltningsuppgifternas art ska beaktas¹⁶⁴. Således har grundlagsutskottet i sin praxis på senare tid konstaterat att kravet på ändamålsenlighet kan när det är fråga om uppgifter i samband med serviceproduktion uppfyllas lättare än till exempel i fråga om beslutsfattande som gäller en enskild persons eller sammanslutnings centrala rättigheter¹⁶⁵. Dessutom har grundlagsutskottet

i sina bedömningar av om kravet på ändamålsenlighet uppfylls vägt in bland annat den specialkompetens eller de resurser som behövs för uppgifterna¹⁶⁶.

Ett ytterligare villkor för att offentliga förvaltningsuppgifter ska få anförtros andra än myndigheter är enligt 124 § i grundlagen dessutom att det inte äventyrar de grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten eller andra krav på god förvaltning. Enligt motiveringen understryker bestämmelsen betydelsen av att de som sköter offentliga förvaltningsuppgifter ska vara utbildade för ändamålet och sakkunniga samt att de ska stå under tillräcklig offentlig tillsyn¹⁶⁷.

Enligt grundlagsutskottets tolkningspraxis innebär trygghet av kraven på rättssäkerhet och god förvaltning i den mening som avses i 124 § i grundlagen att de allmänna förvaltningslagarna iakttas när ärenden behandlas och att de som handlägger ärenden handlar under tjänsteansvar¹⁶⁸.

I 35 b § i lagförslaget ska Transport- och kommunikationsverket svara för tillsynen över övningsbanor. Enligt bestämmelsen kan verket ordna de uppgifter som hänför sig till tillsynen så att de sköts i samband med förarexamensverksamheten eller separat från den genom att skaffa behövliga tjänster av privata eller offentliga serviceproducenter med iakttagande av det som i lagen om ordnande av förarexamensverksamhet föreskrivs om ordnande av förarexamensverksamheten som en serviceuppgift. Enligt 2 § 1 mom. i lagen om förarexamensverksamhet (535/1998) avses med förarexamensverksamhet skötseln av bland annat uppgifter som hänför sig till tillsynen över förarutbildningen. Undervisning i körning i halt väglag på övningsbanan är förarutbildning. I 35 b § i lagförslaget föreslås dessutom att vid tillsynens kan Transport- och kommunikationsverket anlita en expert som är insatt i förarutbildningssystemet och examenssystemet och kraven på dem.

¹⁶¹ RP 1/1998 rd, s. 179/I.

¹⁶² Se GrUU 26/2017 rd, s. 49 och de utlåtanden som det hänvisas till där, se också RP 1/1998 rd, s. 179.

¹⁶³ RP 1/1998 rd, s. 179/II, GrUU 8/2014 rd, s. 3/II, GrUU 16/2016 rd, s. 3.

¹⁶⁴ RP 1/1998 rd, s. 179/II, se t.ex. GrUU 6/2013 rd, s. 2/II, GrUU 65/2010 rd, s. 2/II, GrUU 57/2010 rd, s. 5/I.

¹⁶⁵ GrUU 33/2021 rd, s. 2 och hänvisningarna där till RP 1/1998 rd, s. 179, GrUU 8/2014 rd, s. 4.

¹⁶⁶ GrUU 29/2013 rd, s. 2, GrUU 37/2010 rd, s. 5/I.

¹⁶⁷ RP 1/1998 rd, s. 179/II.

¹⁶⁸ GrUU 33/2004 rd, s. 7/II, GrUU 46/2002 rd, s. 10.

Förslaget avviker från 51 § i körkortslagen som gällde före den 1 juli 2018 och enligt vilken Trafiksäkerhetsverket tillsammans med examensmottagarna utövade tillsyn över verksamheten på övningsbanorna. I stället för den tidigare gällande bestämmelsen föreslås det att formuleringen i den nya 35 b § ska motsvara formuleringen i den gällande körkortslagens 81 § om tillsynen över bilskolor. På så vis kan tillsynen över övningsbanorna genomföras på samma sätt som tillsynen över bilskolor och genom att utnyttja befintliga förfaranden.

För att tillsynen över de övningsbanor som används för undervisningen i körning i halt väglag ska kunna skötas på ändamålsenligt sätt, behöver de uppgifter som hänför sig till tillsynen kunna ordnas genom att behövliga tjänster skaffas av privata eller offentliga serviceproducenter. Transport- och kommunikationsverket ska kunna ordna de uppgifter som hänför sig till tillsynen i samband med eller separat från förarexamensverksamheten. Om uppgifterna ordnas separat från förarexamensutbildningen är det möjligt att utnyttja sådan specialkompetens som behövs i uppgifterna och att ha kontroll över kostnaderna. Praktiska tillsynsåtgärder består i huvudsak av att besöka övningsbanan, följa undervisningen och granska att banans verksamhet uppfyller villkoren i lagar och föreskrifter. Över tillsynsbesöken upprättas en rapport för Transport- och kommunikationsverket, där upptäckta brister eller försummelser uppges. Det är verkets uppgift att utifrån den bedöma om fortsatta åtgärder behövs och besluta om dem liksom om andra saker som hänför sig till tillsynen. I de praktiska tillsynsuppgifterna ingår inte självständig prövning eller rätt att använda maktmedel, varför uppgifterna inte kan anses innebära betydande utövning av offentlig makt.

En expert som Transport- och kommunikationsverket anlitar och som är insatt i förarutbildningssystemet och examenssystemet och kraven på dem utför inte självständig tillsyn eller utövar befogenheter som tillkommer myndigheterna, utan bistår Transport- och kommunikationsverket vid tillsynen när verket inte har behövlig sakkunskap till exempel på grund av de tekniska särdrag som hänför sig till systemen. Grundlagsutskottet har ansett att nödvändighetskravet för att anlita experter kan uppfyllas, om myndigheten inte har den kompetens eller de resurser som granskningen kräver¹⁶⁹.

I ändamålsenlighetsbedömningen har uppmärksamhet fästs på en effektiv förvaltning och andra behov. Det finns övningsbanor runt om i Finland. För att tillsynsuppgiften ska kunna skötas effektiv och har kontroll över kostnaderna behöver tillsynsuppgiften kunna skötas genom att utnyttja privata eller offentliga serviceproducenter som är verksamma i banornas närområden. För en ändamålsenlig skötsel av tillsynsuppgiften behöver som övervakare kunna utnyttjas serviceproducenter som redan skött andra tillsynsuppgifter och är insatta i dem samt serviceproducenternas eventuella tekniska specialkompetens.

I ändamålsbedömningen har den kompetens som krävs av serviceproducenterna beaktats. Enligt lagen om förarexamensverksamhet ska privata eller offentliga serviceproducenter som utför tillsyn som en serviceuppgift uppfylla kraven på mottagare av förarexamen. Bestämmelser om kraven finns i lagens 4 §. Enligt paragrafen ska en förarexamensmottagare vara tillförlitlig, sakkunnig, oberoende och solvent. I paragrafen förutsätts dessutom bland annat beredskap att sörja för den datasäkerhet och det dataskydd som uppgifterna förutsätter. Förarexamensmottagaren ska också i sin tjänst ha en person som ansvarar för förarexamensverksamheten, och denna person ska ha tillräcklig sakkännedom och förtrogenhet med förarexamensverksamhet. Enligt lagens 3 a § ska Transport- och kommunikationsverket övervaka serviceproducentens verksamhet. I 35 b § i lagförslaget föreskrivs att av en expert som Transport- och kommunikationsverket

¹⁶⁹ GrUU 29/2013 rd.

anlitar för att sköta tillsynen förutsätts att han eller hon är insatt i förarutbildningssystemet och examenssystemet och kraven på dem.

Bestämmelser om privata och offentliga serviceproducenters tjänsteansvar finns i lagen om förarexamensverksamhet, som det hänvisas till i 35 b § i lagförslaget. Enligt 3 a § ska bestämmelserna om straffrättsligt ansvar tillämpas på serviceproducenten och dennes anställda när de sköter dessa uppgifter. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen (412/1974). I 35 b § i lagförslaget föreskrivs det att på en expert som verket anlitar och som är insatt i förarutbildningssystemet och examenssystemet och kraven på dem tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen.

Ändamålsenlighetskravet bedöms bli uppfyllt på ovannämnda grunder. Det föreslås adekvata bestämmelser om utbildning och sakkunskap hos personer som sköter offentliga förvaltningsuppgifter, om övervakning samt om tjänsteansvar. Vid skötseln av förvaltningsuppdrag ska de allmänna förvaltningslagarna iaktas. Den överföring av offentliga förvaltningsuppgifter till andra än myndigheter som föreslås i propositionen äventyrar inte de grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten eller andra krav på god förvaltning. Den reglering som gäller tillsynen anses vara tillräckligt noga avgränsad och betraktas på ovannämnda grunder inte som problematisk med avseende på grundlagen.

I förslaget till 35 b § föreskrivs det att banhållaren ska trots sekretessbestämmelserna visa övervakarna de handlingar som är nödvändiga för tillsynen, tillåta granskning av de uppgifter som hänför sig till övningsbanans verksamhet och som är nödvändiga för tillsynen och lämna övriga uppgifter som är nödvändiga för tillsynen. De aktörer som ska vara skyldiga att lämna uppgifter är banhållarna och de aktörer som har rätt till information är de övervakare som utför övervakningsuppgifter. Utlämnandet av uppgifter ska vara bundet till nödvändighetskravet och övervakningen. Banhållarna ska till övervakarna lämna ut endast de uppgifter som är nödvändiga för övervakningen till övervakarna. Med handlingar som är nödvändiga för övervakningen avses till exempel information om dem som använder banan, med uppgifter som hänför sig till övningsbanans verksamhet och som är nödvändiga för övervakningen avses till exempel handlingar som hänför sig till övningsbanans verksamhetsförutsättningar och övriga uppgifter som är nödvändiga för tillsynen är till exempel handlingar som krävs vid godkännandet av övningsbanan.

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

De föreslagna granskningsbefogenheterna gäller inte utrymmen som används för boende av permanent natur.

Med beaktande av motiveringen ovan anses bestämmelserna i 35 b § i lagförslaget som helhet inte vara problematiska med avseende på grundlagen.

I lagförslaget ingår dessutom en ny 56 a §. I paragrafen föreskrivs det om fusk som konstaterats vid teoriprovet för förarexamen och om påföljderna av fusk. Eftersom den som ordnar teoriprovet för förarexamen är en serviceproducent, som Transport- och kommunikationsverket på grund av konkurrensutsättning har gett ansvar för att ordna provet i enlighet med 3 a § i lagen om förarexamensverksamhet (535/1998) och serviceproducenten kan göra en preliminär bedömning av fusk, är det skäl att granska förslaget med avseende på 124 § i grundlagen.

Enligt förslaget ska serviceprodukten lämna uppgifter om upptäckt fusk och nödvändiga utredningar om saken till Transport- och kommunikationsverket. Fusk definieras på lagnivå, i förslaget till 56 a §, och närmare bestämmelser om fusk meddelas i Transport- och kommunikationsverkets föreskrift. Den slutliga bedömningen av om det är fråga om fusk ankommer på Transport- och kommunikationsverket, som vid behov fattar beslut om temporärt förbud för examinandan eller tolken att delta i teoriprovet eller att bistå som tolk vid provet.

Bestämmelserna om krav på och tillsyn över serviceproducenter samt serviceproducenters tjänsteansvar beskrivs ovan i samband med bedömningen av grundlagsenligheten hos 35 b § om tillsyn över övningsbanor.

Förfarandet för konstaterande av fusk motsvarar det gällande förfarandet enligt 246 § i lagen om transportservice. Lagförslagets 56 a § betraktas inte som problematiskt med avseende på grundlagen.

11.10 Tillämpning på Åland

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

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

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

Kläm

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

Lag

om ändring av körkortslagen

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i körkortslagen (386/2011) 88 § 3 mom. 4 punkten och 97 §, sådana de lyder i lag 938/2018,

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

av dem 5 § 1 mom. 8 punkten, 5 § 6 mom. och 9 § 2 mom. sådana de lyder i lag 563/2020, 7 § 2 mom., 44 § 1 och 3 mom., 54 § 2 mom. och 60 § 2 mom. sådana de lyder i lag 387/2018, 10 § 1 mom. 1 punkten, det inledande stycket i 10 § 2 mom., 10 § 4 mom., det inledande stycket i 16 § 1 mom., 16 § 1 mom. 3 punkten, 16 § 3 mom., 26 § 1 mom., 35 § 2 mom., 37 § 1 och 2 mom., 38 § 1 mom., 53 § 4 mom., 62 § 1 mom., 88 § 3 mom. 3 punkten och 100 § sådana de lyder i lag 938/2018, 32 §:n 1 mom. sådant det lyder i lag 15/2019, 64 § 2 mom. 2 punkten sådan den lyder i lag 70/2015, 64 § 2 mom. 4 punkten sådan den lyder i lag 96/2018, 70 § 1 mom. 3 punkten sådan den lyder i lag 1614/2015, 93 § 2 mom. sådant det lyder i lag 734/2018 samt rubriken för 95 § sådan den lyder i lag 1510/2019, samt

fogas till lagen en ny 5 a §, till lagen nya 35 a, 35 b och 51 a §, till 53 §, sådan den lyder i lag 938/2018, ett nytt 4 mom., varvid det ändrade 4 mom. blir 5 mom., till lagen nya 56 a och 61 a §, till 64 § 2 mom., sådant det lyder delvis ändrat i lagarna 70/2015 och 96/2018, en ny 6 punkt samt till lagen en ny 101 a § som följer:

5 §

Ålderskrav

Minimiåldern för körkort är

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

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

5 a §

Begränsningar i minderåriga förares körrätt för kategori B

Den körrätt som avses i 5 § 6 mom. är begränsad så att körrätten inte är i kraft mellan klockan 00 och 05, och körrätten berättigar till körning av ett fordon som förutsätter körrätt för kategori

B med högst en passagerare. Dessa begränsningar är i kraft tills körrechtsinnehavaren har fyllt 18 år.

7 §

Körrettens omfattning

Kategori A innefattar dock kör rätt för kategorierna A1 och A2, kategori A2 kör rätt för kategori A1, kategori C kör rätt för kategori C1, kategori CE kör rätt för kategori C1E samt kör rätt för kategori DE eller D1E, om körrechtsinnehavaren har kör rätt för kategori D eller D1, kategori D kör rätt för kategori D1, kategori DE kör rätt för kategori D1E och kategorierna C1E, CE, D1E och DE kör rätt för kategori B E. Alla kategorier utom kategori T innefattar kör rätt för kategori AM och kategorierna A1, A2, A och B kör rätt för kategori T.

9 §

Att ansöka om körkortstillstånd

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

10 §

Bilagor till ansökan

Till ansökan ska fogas

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

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

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

16 §

Villkor och begränsningar i körkort

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

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

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

20 §

Kontroll av förarens hälsotillstånd och prestationsförmåga

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

26 §

Utlämnande av körkort

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

32 §

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

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

4 kap.

Förarutbildning

35 §

Utbildningskrav för körkort i grupp 1

En person som avlägger körkort för bil i kategori B ska före förarexamen få utbildning som förbättrar hans eller hennes färdigheter att köra under svåra förhållanden och även i övrigt stöder en säker och ansvarsfull körstil som följer reglerna. Utbildningen ska särskilt stärka färdigheterna att upptäcka och undvika farliga situationer och faktorer som kan öka olycksrisken genom att de försämrar förarens körförmåga. Utbildningen ska innefatta undervisning i att identifiera risker och i trafiksituationer med anknytning till förarens riskbeteende samt i särdragen med anknytning till körning i mörker och halt väglag. Körundervisningen i halt väglag ordnas som prov på och träning av körning på en i 35 a § avsedd övningsbana. Om närmaste övningsbana finns på över 80 kilometers avstånd från den kommuns eller stads centrum där den som avlägger körkort får körundervisning inom den utbildning som avses i detta moment, får körundervisningen i halt väglag dock ordnas med simulator. Utbildningen ska ta tio timmar och innefatta teoriundervisning och körundervisning, som delvis får ske med simulator.

35 a §

Övningsbanor

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

Transport- och kommunikationsverket godkänner de övningsbanor som avses i 1 mom. Till ansökan om godkännande av en övningsbana ska fogas uppgifter om banan samt om dess dimensionering, anordningar och utrustning. En ansökan om godkännande av en övningsbana förfaller om den av en orsak som beror på sökanden inte har kunnat behandlas inom ett år från det att ansökan anlände.

Ett godkännande av en övningsbana gäller i högst fem år från beviljandet. Godkännandet kan återkallas, om banan inte längre uppfyller förutsättningarna för godkännande och de brister och försummelser som gäller förutsättningarna för godkännande är allvarliga eller väsentliga eller om kravet i 4 mom. inte iakttas. Dessutom krävs det att de anmärkningar eller varningar som getts banhållaren inte har lett till att bristerna eller verksamhet som strider mot 4 mom. har rättats till.

Godkända övningsbanor ska tillhandahålla de tjänster som avses i denna lag öppet och på samma villkor för alla utbildare.

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

35 b §

Tillsyn över övningsbanor

Transport- och kommunikationsverket svarar för tillsynen över övningsbanor. Verket kan ordna de uppgifter som hänför sig till tillsynen så att de sköts i samband med förarexamensverksamheten eller separat från den genom att skaffa behövliga tjänster av privata eller offentliga serviceproducenter med iakttagande av det som i lagen om förarexamensverksamhet föreskrivs om ordnande av förarexamensverksamheten som en serviceuppgift.

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

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

37 §

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

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

För att körkortet ska återlämnas efter ett sådant körförbud som avses i 1 mom. krävs det att den som meddelats körförbud visar upp ett intyg över att han eller hon fått den utbildning som avses i det momentet. Utbildningen ska ha avlagts efter det att körförbudet meddelades. Intyget ska gälla den körkortskategori beträffande vilken körförbud har meddelats.

38 §

Minimiålder för körundervisning och övningskörning

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

44 §

Beviljande av undervisningstillstånd och undervisningstillståndets giltighetstid

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

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

51 a §

Märke som anger att föraren är minderårig

Ett fordon som förutsätter körrätt för kategori B och som körs av en i 5 § 6 mom. avsedd förare som är under 18 år ska förses med ett märke. Märket ska fästas på ett synligt ställe bak på fordonet.

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

5 kap.

Förarexamen

53 §

Hur förarexamen är uppbyggd och hur den genomförs

Vid de prov som ingår i förarexamen får den som avlägger provet anlita tolk, om det behövs för att avlägga provet.

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

54 §

Förutsättningar för att delta i förarexamen

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

56 a §

Fusk som konstaterats vid teoriprovet för förarexamen

Om en person som deltar i ett sådant teoriprov för förarexamen som avses i 53 § eller en tolk som bistår vid provet gör sig skyldig till fusk, ska provprestationen avbrytas och underkännas. Som fusk betraktas en gärning eller underlåtelse som har som syftar till att ge en felaktig bild av de egna kunskaperna eller en annan persons kunskaper.

Transport- och kommunikationsverket meddelar den som gjort sig skyldig till fusk ett tidsbundet förbud på sex månader att delta i prov eller bistå som tolk vid prov. Tiden räknas från

det att fusket konstaterades. Transport- och kommunikationsverkets beslut om förbud är verkställbart även om beslutet inte har vunnit laga kraft.

Uppgifter om tolkar som gjort sig skyldiga till fusk registreras hos Transport- och kommunikationsverket i enlighet med 233 § i lagen om transportservice under den tid förbudet gäller. Transport- och kommunikationsverket meddelar närmare föreskrifter om fusk och om påvisande av fusk samt om förfarandet i sådana fall.

60 §

Körkort utfärdat i en konventionsstat

Bestämmelserna i 1 mom. gäller också körkort och internationella körkort som utfärdats i Hongkong, Macao och Taiwan och som överensstämmer med deras lagstiftning samt körkort utfärdade på Färöarna och Grönland.

61 a §

Utomlands utfärdade körkort för kategori B för 17-åringar

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

Vad som i 5 a § föreskrivs om begränsningar i körrätten och i 51 a § om märkning av fordon som har minderårig förare gäller också 17-åriga innehavare av körkort som utfärdats utomlands vid körning i Finland.

62 §

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

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

64 §

Körförbud

Polisen ska meddela en körrättsinnehavare körförbud om

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

4) han eller hon konstaterats ha gjort sig skyldig till förande av fortskaffningsmedel utan behörighet enligt 23 kap. 10 § i strafflagen,

5) han eller hon i utlandet har dömts för rattfylleri med motordrivet fordon eller där har gjort sig skyldig till en sådan gärning, eller

6) han eller hon inte har lämnat in intyg över erhållen utbildning för övningsdel och fördjupningsdel enligt 3 § 3 punkten i den lag som gällde före den 1 juli 2018 till Transport- och kommunikationsverket inom två år efter erhållandet av körkort för kategori B och han eller hon påträffas körande i trafiken.

9 kap.

Särskilda bestämmelser

70 §

Temporärt körförbud

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

3) om det är sannolikt att det finns förutsättningar för att meddela körförbud med stöd av 64 § 2 mom. 3—6 punkten eller 65 §,

88 §

Trafiklärartillstånd

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

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

9 kap.

Särskilda bestämmelser

93 §

Körkortsförseelse

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

95 §

Begäran om omprövning och sökande av ändring

100 §

Fastställande av blanketter för läkarutlåtande

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

101 a §

Transport- och kommunikationsverkets informationsskyldighet

Transport- och kommunikationsverket ska informera de innehavare av körkort för kategori B som vid ikraftträdandet av denna lag är 17 år och har fått körkort för kategori B före ikraftträdandet, samt deras vårdnadshavare, om ändringen av bestämmelserna om körkort för kategori B.

Denna lag träder i kraft den 20 .

Utbildningskraven enligt 35 § 2 mom. i denna lag tillämpas från och med den 1 april 2023.

Vad som i 5 a § föreskrivs om begränsningar i körrätten för kategori B för minderåriga förare gäller också personer som vid ikraftträdandet av denna lag är 17 år och före ikraftträdandet har fått körkort för kategori B

- 1) med stöd av dispens som beviljats av Transport- och kommunikationsverket, eller
- 2) på den grunden att de studerar inom yrkesinriktad förarutbildning som omfattar erhållande av körkort för lastbil eller buss.

Vad som i 51 a § 1 mom. föreskrivs om att förse ett fordon som har minderåriga förare med märke gäller också personer som avses i 2 mom.

Helsingfors den 5 maj 2022

Statsminister

Sanna Marin

RP 70/2022 rd

Kommunikationsminister Timo Hrakka

Lag

om ändring av körkortslagen

I enlighet med riksdagens beslut:

upphävs i körkortslagen (386/2011) 88 § 3 mom. 4 punkten och 97 §, sådana de lyder i lag 938/2018,

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

av dem 5 § 1 mom. 8 punkten, 5 § 6 mom. och 9 § 2 mom. sådana de lyder i lag 563/2020, 7 § 2 mom., 44 § 1 och 3 mom., 54 § 2 mom. och 60 § 2 mom. sådana de lyder i lag 387/2018, 10 § 1 mom. 1 punkten, det inledande stycket i 10 § 2 mom., 10 § 4 mom., det inledande stycket i 16 § 1 mom., 16 § 1 mom. 3 punkten, 16 § 3 mom., 26 § 1 mom., 35 § 2 mom., 37 § 1 och 2 mom., 38 § 1 mom., 53 § 4 mom., 62 § 1 mom., 88 § 3 mom. 3 punkten och 100 § sådana de lyder i lag 938/2018, 32 § 1 mom. sådant det lyder i lag 15/2019, 64 § 2 mom. 2 punkten sådan den lyder i lag 70/2015, 64 § 2 mom. 4 punkten sådan den lyder i lag 96/2018, 70 § 1 mom. 3 punkten sådan den lyder i lag 1614/2015, 93 § 2 mom. sådant det lyder i lag 734/2018 samt rubriken för 95 § sådan den lyder i lag 1510/2019, samt

fogas till lagen en ny 5 a §, till lagen nya 35 a, 35 b och 51 a §, till 53 §, sådan den lyder i lag 938/2018, ett nytt 4 mom., varvid det ändrade 4 mom. blir 5 mom., till lagen nya 56 a och 61 a §, till 64 § 2 mom., sådant det lyder delvis ändrat i lagarna 70/2015 och 96/2018, en ny 6 punkt samt till lagen en ny 101 a § som följer:

Gällande lydelse

5 §

Ålderskrav

Minimiåldern för körkort är

8) 21 år för kategorierna D1 och D1E,

Med avvikelse från 1 mom. 5 punkten är minimiåldern för körkort för kategori B och BE

Föreslagen lydelse

5 §

Ålderskrav

Minimiåldern för körkort är

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

Med avvikelse från vad som föreskrivs i 1 mom. 5 punkten är minimiåldern för körkort för kategori B 17 år, om vårdnadshavaren till

Gällande lydelse

17 år, om det är fråga om en person som studerar inom yrkesinriktad förarutbildning som omfattar erhållande av körkort för lastbil eller buss. När personen anländer till teoriprovet ska studierna påvisas med ett intyg som läroanstalten utfärdat. Innan den minimiålder som föreskrivs i 1 mom. 5 punkten har uppnåtts berättigar körorten endast till körningar i anslutning till studier som avses i detta moment.

(nya)

Föreslagen lydelse

den som avlägger körkort har gett samtycke enligt 9 § 2 mom. till avläggande av körkort.

5 a §

Begränsningar i minderåriga förars körkort för kategori B

Den körkort som avses i 5 § 6 mom. är begränsad så att körorten inte är i kraft mellan klockan 00 och 05, och körorten berättigar till körning av ett fordon som förutsätter körkort för kategori B med högst en passagerare. Dessa begränsningar är i kraft tills körortsinnehavaren har fyllt 18 år.

7 §

Körortens omfattning

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

7 §

Körortens omfattning

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

9 §

Att ansöka om körkortstillstånd

9 §

Att ansöka om körkortstillstånd

Gällande lydelse

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

Föreslagen lydelse

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

10 §

Bilagor till ansökan

Till ansökan ska fogas

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

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

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

10 §

Bilagor till ansökan

Till ansökan ska fogas

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

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

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

Gällande lydelse

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

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

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

20 §

Kontroll av förarens hälsotillstånd och prestationsförmåga

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

26 §

Utlämnande av körkort

Körkortet sänds till sökanden per post. Transport- och kommunikationsverket lämnar ut körkortet, om det inte kan skickas per post

Föreslagen lydelse

16 §

Villkor och begränsningar i körkort

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

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

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

20 §

Kontroll av förarens hälsotillstånd och prestationsförmåga

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

26 §

Utlämnande av körkort

Körkortet sänds till sökanden per post. Transport- och kommunikationsverket lämnar ut körkortet, om det inte kan skickas per post

Gällande lydelse

på grund av att myndigheten måste få sökandens gamla körkort eller av någon annan orsak som hänför sig till dokumentssäkerhet eller till utförande av någon uppgift enligt denna lag. Närmare bestämmelser om hinder för att sända körkort per post, förfarandet vid postning och andra krav på postningen samt återlämnande av sökandens gamla körkort till myndigheten får utfärdas genom förordning av statsrådet.

Föreslagen lydelse

på grund av att myndigheten måste få sökandens gamla körkort eller av någon annan orsak som hänför sig till dokumentssäkerhet eller till utförande av någon uppgift enligt denna lag. *Genom förordning av statsrådet får det utfärdas närmare bestämmelser om hinder för att sända körkort per post, förfarandet vid postning och andra krav på postningen samt utfärdas det bestämmelser om förstörande av sökandens gamla körkort.*

32 §

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

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

32 §

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

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

4 kap.

Förarutbildning

35 §

Utbildningskrav för körkort i grupp 1

En person som avlägger körkort för bil i kategori B ska före förarexamen få utbildning som förbättrar hans eller hennes färdigheter att köra under svåra förhållanden och även i övrigt stöder en säker och ansvarsfull körstil

4 kap.

Förarutbildning

35 §

Utbildningskrav för körkort i grupp 1

En person som avlägger körkort för bil i kategori B ska före förarexamen få utbildning som förbättrar hans eller hennes färdigheter att köra under svåra förhållanden och även i övrigt stöder en säker och ansvarsfull körstil

Gällande lydelse

som följer reglerna. Utbildningen ska särskilt stärka färdigheterna att upptäcka och undvika farliga situationer och faktorer som kan öka olycksrisken genom att de försämrar förarens körförmåga. Utbildningen ska innefatta undervisning i att identifiera särdragen hos och riskerna med körning i mörker och halt väglag, såsom hur en hal vägyta påverkar kontrollen över fordonet samt i hur körhastighet, avstånd till fordonet framför och korrekta observationer påverkar förarens möjligheter att reagera och hur hastigheten påverkar bromssträckan och kontrollen över fordonet. Körundervisningen i halt väglag kan också ordnas som prov på och träning av körning på övningsbana eller något annat motsvarande område som inte används för allmän trafik. Utbildningen ska ta åtta timmar och innefatta teoriundervisning och körundervisning, som delvis får ske med simulator.

Föreslagen lydelse

som följer reglerna. Utbildningen ska särskilt stärka färdigheterna att upptäcka och undvika farliga situationer och faktorer som kan öka olycksrisken genom att de försämrar förarens körförmåga. Utbildningen ska innefatta undervisning i att identifiera risker och i trafiksituationer med anknytning till förarens riskbeteende samt i särdragen med anknytning till körning i mörker och halt väglag. Körundervisningen i halt väglag ordnas som prov på och träning av körning på en i 35 a § avsedd övningsbana. Om närmaste övningsbana finns på över 80 kilometers avstånd från den kommuns eller stads centrum där den som avlägger körkort får körundervisning inom den utbildning som avses i detta moment, får körundervisningen i halt väglag dock ordnas med simulator. Utbildningen ska ta tio timmar och innefatta teoriundervisning och körundervisning, som delvis får ske med simulator.

(nya)

35 a §

Övningsbanor

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

Transport- och kommunikationsverket godkänner de övningsbanor som avses i 1 mom.. Till ansökan om godkännande av en övningsbana ska fogas uppgifter om banan samt om dess dimensionering, anordningar och utrustning. En ansökan om godkännande av en övningsbana förfaller om den av en orsak som beror på sökanden inte har kunnat behandlas inom ett år från det att ansökan anlände.

Ett godkännande av en övningsbana gäller i högst fem år från beviljandet. Godkännandet kan återkallas, om banan inte längre uppfyller förutsättningarna för godkännande och de

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

brister och försummelser som gäller förutsättningarna för godkännande är allvarliga eller väsentliga eller om kravet i 4 mom. inte iaktas. Dessutom krävs det att de anmärkningar eller varningar som getts banhållaren inte har lett till att bristerna eller den verksamhet som strider mot 4 mom. har rättats till. Godkända övningsbanor ska tillhandahålla de tjänster som avses i denna lag öppet och på samma villkor för alla utbildare.

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

(nya)

35 b §

Tillsyn över övningsbanor

Transport- och kommunikationsverket svarar för tillsynen över övningsbanor. Verket kan ordna de uppgifter som hänför sig till tillsynen så att de sköts i samband med förarexamensverksamheten eller separat från den genom att skaffa behövliga tjänster av privata eller offentliga serviceproducenter med iakttagande av det som i lagen om förarexamensverksamhet föreskrivs om ordnande av förarexamensverksamheten som en serviceuppgift.

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

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

Gällande lydelse

37 §

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

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

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

Föreslagen lydelse

37 §

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

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

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

38 §

Minimiålder för körundervisning och övningskörning

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

38 §

Minimiålder för körundervisning och övningskörning

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

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

44 §

Beviljande av undervisningstillstånd och undervisningstillståndets giltighetstid

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

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

(nya)

44 §

Beviljande av undervisningstillstånd och undervisningstillståndets giltighetstid

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

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

51 a §

Märke som anger att föraren är minderårig

Ett fordon som förutsätter körrätt för kategori B och som körs av en i 5 § 6 mom. avsedd förare som är under 18 år ska förses med ett märke. Märket ska fästas på ett synligt ställe bak på fordonet.

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

5 kap.

Förarexamen

53 §

5 kap.

Förarexamen

53 §

Gällande lydelse

Hur förarexamen är uppbyggd och hur den genomförs

(nya)

Bestämmelser om körprovets längd samt mottagandet av körprov och undantag från kravet på pedal utfärdas genom förordning av statsrådet. Närmare bestämmelser om teori- prov, examensfordon och andra krav på förar- examen får utfärdas genom förordning av statsrådet. Transport- och kommunikations- verket får meddela närmare föreskrifter om in- nehållet i teori- och körprov och manöverprov samt hur de genomförs i praktiken.

54 §

Förutsättningar för att delta i förarexamen

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

(nya)

Föreslagen lydelse

Hur förarexamen är uppbyggd och hur den genomförs

Vid de prov som ingår i förarexamen får den som avlägger provet anlita tolk, om det be- hövs för att avlägga provet.

Bestämmelser om körprovets längd samt mottagandet av körprov och undantag från kravet på pedal utfärdas genom förordning av statsrådet. Närmare bestämmelser om teori- prov, examensfordon och andra krav på förar- examen får utfärdas genom förordning av statsrådet. Transport- och kommunikations- verket får meddela närmare föreskrifter om in- nehållet i teori- och körprov och manöver- prov, *om anlita av tolk vid prov* samt *om hur proven* genomförs i praktiken.

54 §

Förutsättningar för att delta i förarexamen

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

56 a §

Fusk som konstaterats vid teori- och körprovet för förarexamen

Om en person som deltar i ett sådant teori- prov för förarexamen som avses i 53 § eller en tolk som bistår vid provet gör sig skyldig till

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

fusk, ska provprestationen avbrytas och underkännas. Som fusk betraktas en gärning eller underlåtelse som syftar till att ge en felaktig bild av de egna kunskaperna eller en annan persons kunskaper.

Transport- och kommunikationsverket meddelar den som gjort sig skyldig till fusk ett tidsbundet förbud på sex månader att delta i prov eller bistå som tolk vid prov. Tiden räknas från det att fusk konstaterades. Transport- och kommunikationsverkets beslut om förbud är verkställbart även om beslutet inte har vunnit laga kraft.

Uppgifter om tolkar som gjort sig skyldiga till fusk registreras hos Transport- och kommunikationsverket i enlighet med 233 § i lagen om transportservice under den tid förbudet gäller. Transport- och kommunikationsverket meddelar närmare föreskrifter om fusk och om påvisande av fusk samt om förfarandet i sådana fall.

60 §

Körkort utfärdat i en konventionsstat

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

60 §

Körkort utfärdat i en konventionsstat

Bestämmelserna i 1 mom. gäller också körkort och internationella körkort som utfärdats i Hongkong, Macao och Taiwan och som överensstämmer med deras lagstiftning samt körkort utfärdade på Färöarna och Grönland.

(nya)

61 a §

Utomlands utfärdade körkort för kategori B för 17-åringar

Bestämmelserna i 59—61 § gäller också körkort för kategori B som utfärdats utomlands och vars innehavare är 17 år. En förutsättning för utbyte av en minderårigs körkort för kategori B är dessutom vårdnadshavarens samtycke.

Vad som i 5 a § föreskrivs om begränsningar i körrätten och i 51 a § om märkning av fordon som har minderårig förare gäller

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

också 17-åriga innehavare av körkort som utfärdats utomlands vid körning i Finland.

62 §

62 §

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

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

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

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

64 §

64 §

Körförbud

Körförbud

Polisen ska meddela en körrättsinnehavare körförbud om

Polisen ska meddela en körrättsinnehavare körförbud om

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

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

4) han eller hon konstaterats ha gjort sig skyldig till förande av fortskaffningsmedel utan behörighet enligt 23 kap. 10 § i strafflagen, *eller*

4) han eller hon konstaterats ha gjort sig skyldig till förande av fortskaffningsmedel utan behörighet enligt 23 kap. 10 § i strafflagen,

5) han eller hon i utlandet har dömts för rattfylleri med motordrivet fordon eller där har gjort sig skyldig till en sådan gärning.
(*nya*)

5) han eller hon i utlandet har dömts för rattfylleri med motordrivet fordon eller där har gjort sig skyldig till en sådan gärning, *eller*

6) *han eller hon inte har lämnat in intyg över erhållen utbildning för övningsdel och fördjupningsdel enligt den lag som gällde före den 1 juli 2018 till Transport- och kommunikationsverket inom två år från erhållandet av*

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

körkort för kategori B och han eller hon påträffas körande i trafiken.

70 §

70 §

Temporärt körförbud

Temporärt körförbud

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

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

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

3) om det är sannolikt att det finns förutsättningar för att meddela körförbud med stöd av 64 § 2 mom. 3–6 punkten eller 65 §,

88 §

88 §

Trafiklärartillstånd

Trafiklärartillstånd

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

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

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

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

(upphävs)

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

Gällande lydelse

9 kap.

Särskilda bestämmelser

93 §

Körkortsförseelse

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

95 §

Sökande av ändring

97 §

Tillstånd till undantag

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

Föreslagen lydelse

9 kap.

Särskilda bestämmelser

93 §

Körkortsförseelse

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

95 §

Begäran om omprövning och sökande av ändring

(upphävs)

Gällande lydelse

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

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

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

100 §

Fastställande av blanketter för läkarutlåtande

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

(nya)

Föreslagen lydelse

100 §

Fastställande av blanketter för läkarutlåtande

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

101 a §

Transport- och kommunikationsverkets informationsskyldighet

Transport- och kommunikationsverket ska informera de innehavare av körkort för kategori B som vid ikraftträdandet av denna lag är 17 år och har fått körkort för kategori B före ikraftträdandet, samt deras vårdnadshavare, om ändringen av bestämmelserna om körkort för kategori B.

Denna lag träder i kraft den 20 . .

Gällande lydelse

(nya)

(nya)

(nya)

Föreslagen lydelse

Utbildningskraven enligt 35 § 2 mom. i denna lag tillämpas från och med den 1 april 2023.

Vad som i 5 a § föreskrivs om begränsningar i körrätten för kategori B för minderåriga förare gäller också personer som vid ikraftträdandet av denna lag är 17 år och före ikraftträdandet har fått körrätt för kategori B

1) med stöd av dispens som beviljats av Transport- och kommunikationsverket, eller

2) på den grunden att de studerar inom yrkesinriktad förarutbildning som omfattar erhållande av körrätt för lastbil eller buss.

Vad som i 51 a § 1 mom. föreskrivs om att förse ett fordon som har minderårig förare med märke gäller också personer som avses i 2 mom.

Statsrådets förordning

om ändring av statsrådets förordning om körkort

I enlighet med statsrådets beslut
ändras i statsrådets förordning om körkort (423/2011) 2 § 1 mom. 6 punkten och 2 § 2 mom., 3 § 2 mom. 2 punkten, 8 §, 12 § 4 mom., 14 §, 32 § 1 mom. och 34 §,
av dem 2 § 1 mom. 6 punkten och 2 § 2 mom. sådana de lyder i förordning 1215/2018, 3 § 2 mom. 2 punkten sådan den lyder i förordning 1/2012, 8 § sådan den lyder i förordning 1367/2015 samt 12 § 4 mom., 14 § och 32 § 1 mom. sådana de lyder i förordning 433/2018, samt
fogas till 3 §, sådan den lyder delvis ändrad i förordningarna 714/2020 och 1/2012, ett nytt 3 mom., samt till förordningen en ny 26 a § som följer:

2 §

Undantag från körrättens omfattning i Finland

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

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

3 §

Automatväxlade fordon

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

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

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

8 §

Förstörande av tidigare körkort

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

12 §

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

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

14 §

Utbildning för kategori B i upptäckande av risker

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

26 a §

Kännetecken för minderåriga förare

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

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

32 §

Anmälan till förarexamen

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

1) ett utbildningsintyg, om undervisningen eller utbildningen utgör ett villkor för att få avlägga examen,

2) samtycke av vårdnadshavare, om det krävs enligt 9 § 2 mom. eller 46 § 2 mom. i körkortslagen,

3) förarens yrkeskompetensbevis för den yrkeskompetens som avses i 5 § 1 mom. 7 punkten eller 9 punkten underpunkt a i körkortslagen eller ett körkort med en anteckning om yrkeskompetensen, eller ett intyg över utbildningen för grundläggande yrkeskompetens och avlagt prov i anslutning till den,

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

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

34 §

Anmälningar i anslutning till bilskoleverksamhet

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

Denna förordning träder i kraft den 20 . _____



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