

**Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagar om genomförande av ändringarna i direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik och körkortsdirektivet**

**PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

Genom de lagar som föreslås i propositionen och som gäller ändring av lagen om transportservice och körkortslagen genomförs Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/645 om ändring av direktiv 2003/59/EG om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport och direktiv 2006/126/EG om körkort. I körkortslagen ska det dessutom göras en precisering om att epileptiska anfall under sömnen ska utgöra hinder för att de medicinska kraven för körkort i grupp 1 uppfylls. I körkortslagen och lagen om transportservice görs dessutom vissa ändringar av teknisk natur.

Lagarna avses huvudsakligen träda i kraft den 23 maj 2020.

---

## INNEHÅLL

|  |    |
|--|----|
| PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL.....                      | 1  |
| MOTIVERING .....   | 3  |
| 1 Bakgrund och beredning .....                                 | 3  |
| 1.1 Bakgrund.....  | 4  |
| 1.2 Beredning.....   | 5  |
| 2 Nuläge och bedömning av nuläget.....                         | 7  |
| 3 Nuläge och bedömning av nuläget.....                         | 11 |
| 3.1 Undantag från yrkekompetenskravet .....                    | 11 |
| 3.2 Beaktande av övrig utbildning .....                        | 11 |
| 3.3 E-lärande .....  | 12 |
| 3.4 Genomförande av fortbildning.....                          | 12 |
| 3.5 Anteckning och påvisande av yrkeskompetens.....            | 13 |
| 3.6 Nätverk för verkställighet .....                           | 14 |
| 4 Förslagen och deras konsekvenser.....                        | 14 |
| 4.1 De viktigaste förslagen.....                               | 14 |
| 4.2 De huvudsakliga konsekvenserna .....                       | 15 |
| 5 Alternativa handlingsvägar .....                             | 17 |
| 5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser.....          | 17 |
| 5.2 Lagstiftning och andra handlingsmodeller i utlandet .....  | 18 |
| 6 Remissvar .....  | 18 |
| 7 Specialmotivering .....                                      | 19 |
| 7.1 Lag om ändring av lagen om transportservice .....          | 19 |
| 7.2 Lag om ändring av körkortslagen .....                      | 22 |
| 8 Bestämmelser på lägre nivå än lag .....                      | 26 |
| 9 Ikraftträdande.....  | 27 |
| 10 Verkställighet och uppföljning .....                        | 27 |
| 11 Förhållande till andra propositioner.....                   | 28 |
| 12 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning ..... | 28 |
| LAGFÖRSLAG .....   | 31 |
| 1. Lag om ändring av lagen om transportservice.....            | 31 |
| 2. Lag om ändring av lagen om transportservice.....            | 34 |
| VALITSE KOHDE.....   | 39 |
| PARALLELLTEXT .....  | 39 |
| om ändring av.....   | 39 |

## MOTIVERING

### 1 Bakgrund och beredning

I Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport och om ändring av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 och rådets direktiv 91/439/EEG samt om upphävande av rådets direktiv 76/914/EEG, nedan direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik, föreskrivs det om den yrkeskompetens som utöver körkort krävs av lastbils- och bussförare och som uppnås genom avläggande av grundläggande yrkeskompetens, varefter en fortbildning enligt direktivet ska genomgå vart femte år för att upprätthålla yrkeskompetensen. Direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik har genomförts nationellt genom lagen om transportservice (320/2017) och statsrådets förordning om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare (434/2018). Direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik har ändrats flera gånger, varav den senaste ändringen är Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/645 om ändring av direktiv 2003/59/EG om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport och direktiv 2006/126/EG om körkort.

Det föreslås att bestämmelserna om yrkeskompetenskrav på lastbils- och bussförare i lagen om transportservice ändras till den del som bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/645 om ändring av direktiv 2003/59/EG om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport och direktiv 2006/126/EG om körkort förutsätter det.

Samtidigt föreslås det också några ändringar och korrigeringar i körkortslagen som inte föranleds av direktivet. I körkortslagen hänvisas det i fråga om de medicinska kraven för körkort i grupp 1 (körkortskategorierna AM/120, AM/121, T, A1, A2, A, B, BE) till de krav som anges i bilaga III till körkortsdirektivet enligt vilka sökande eller förare som endast drabbats av epileptiska anfall i sömntillstånd kan förklaras kunna föra ett motorfordon. I Finland baserar sig den från körkortsdirektivet avvikande bedömningen av hur epileptiska anfall i sömntillstånd påverkar körförmågan för närvarande endast på en myndighetsanvisning, och av denna anledning har högsta förvaltningsdomstolen i sitt årsboksavgörande HFD:2019:17 upphävt förvaltningsdomstolens och polisinrättingens beslut att meddela körförbud till en person som enbart hade epileptiska anfall i sömntillstånd. Eftersom den tillämpade bedömningen att epileptiska anfall i sömntillstånd påverkar körförmågan emellertid baserar sig på en bedömning av nationella ledande trafikmedicinska experter om att ett strängare krav än vad som förutsätts i direktivet är synnerligen motiverat med tanke på trafiksäkerheten, har beredningen av en lag om saken inlett efter att högsta förvaltningsdomstolen meddelade sitt årsboksavgörande.

Till körkortslagen fogas också närmare bestämmelser om förvaring av bilskolornas elevbokföring och därtill görs i lagen andra korrigeringar av teknisk natur. I fråga om förvaring av elevbokföringen och särskilt behandling av personuppgifter i samband med den ska det tas hänsyn till vad som föreskrivs om laglig behandling av personuppgifter i artikel 6 i den allmänna dataskyddsförordningen (Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG). Behandling är endast laglig om och i den mån som åtminstone ett av villkoren i artikeln uppfylls. Enligt skäl 45 i dataskyddsförordningen bör behandling som grundar sig på en rättslig förpliktelse som åvilar den personuppgiftsansvarige eller behandling som krävs för att utföra en uppgift av allmänt intresse eller som ett led i myndighetsutövning, ha en grund i unionsrätten eller i en medlemsstats nationella rätt. Dataskyddsförordningen medför inte något krav på en särskild lag för varje enskild behandling.

Det kan räcka med en lag som grund för flera behandlingar som bygger på en rättslig förpliktelse som åvilar den personuppgiftsansvarige eller om behandlingen krävs för att utföra en uppgift av allmänt intresse eller som ett led i myndighetsutövning. Behandlingens syfte fastställs också i den rättsliga grunden för behandlingen.

Med anledning av den förestående tillämpningen av dataskyddsförordningen såg grundlagsutskottet i sitt utlåtande GrUU 14/2018 rd det som motiverat att justera sin tidigare ståndpunkt till lagstiftningen om skyddet för personuppgifter på vissa punkter. Utskottet anser att dataskyddsförordningens detaljerade bestämmelser, som tolkas och tillämpas i enlighet med de rättigheter som garanteras i EU:s stadga om de grundläggande rättigheterna, över lag utgör en tillräcklig rättslig grund även med avseende på skyddet för privatlivet och personuppgifter enligt 10 § i grundlagen. Korrekt tolkade och tillämpade svarar bestämmelserna i förordningen enligt utskottets uppfattning också den nivå på skyddet för personuppgifter som bestäms utifrån Europakonventionen. Således är det inte längre av konstitutionella skäl nödvändigt att speciallagstiftningen inom förordningens tillämpningsområde heltäckande och detaljerat föreskriver om behandling av personuppgifter.

Grundlagsutskottet anser att det i princip räcker med att bestämmelserna om skydd för och behandling av personuppgifter är harmoniserade med dataskyddsförordningen. Utskottet anser att de detaljerade bestämmelserna i förordningen också gör det möjligt att i fråga om myndighetsverksamhet lagstifta betydligt mer generellt om skydd för och behandling av personuppgifter jämfört med vår nuvarande nationella regleringsmodell. Utskottet har menat att den gällande lagstiftningen om personuppgifter är mycket tungrodd och komplicerad och hänvisat till att det enligt utskottets praxis är särskilt viktigt med en tydlig reglering i fråga om denna typ av bestämmelser som har kopplingar till de grundläggande fri- och rättigheterna och som gäller fysiska personers normala dagliga aktiviteter (se GrUU 31/2017 rd, GrUU 45/2016 rd, s. 3, och GrUU 41/2006 rd, s. 4/II). Även med tanke på tydligheten bör vi förhålla oss restriktivt när det gäller att införa nationell speciallagstiftning. Sådan lagstiftning bör vara avgränsad till nödvändiga bestämmelser inom ramen för det nationella handlingsutrymme som dataskyddsförordningen medger.

## **1.1 Bakgrund**

### *Beredningen av EU-rättsakten*

De första bestämmelserna om yrkeskompetenskrav för lastbils- och bussförare trädde i kraft 2008 och 2009. Medlemsstaterna får besluta om genomförandet av direktivet när det gäller utbildningens innehåll, de administrativa förfarandena och strukturen i utbildningssystemet i den mån som direktivet ger nationellt handlingsutrymme. Den 12 juli 2012 offentliggjorde kommissionen en rapport om genomförandet av direktivet COM(2012) 385 final<sup>1</sup>. Ett offentligt samråd med berörda parter i anslutning till genomförandet hölls 17.7–25.10.2013 och slutfördes

---

<sup>1</sup> <http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2012/EN/1-2012-385-EN-F1-1.Pdf>

i oktober 2014<sup>2</sup>. En extern uppdragstagaren bistod kommissionen med en rapport om utvärderingen i efterhand och en stödundersökning i fråga om konsekvensbedömningen<sup>3</sup>.

Utvärderingen visade att direktivet hade genomförts utan större problem och att det har förbättrat arbetskraftens rörlighet och trafiksäkerheten. Även om det konstaterades att direktivet allmänt sett varit positivt för branschen fastställdes också problem som enligt kommissionen försämrar effektiviteten hos och konsekvensen i den rättsliga ramen och som undergräver målen i direktivet. De viktigaste brister som konstaterades var svårigheter för förare att få erkännande av utbildning som genomgått i en annan medlemsstat, att förarna upplever att innehållet i utbildningen endast delvis är relevant för deras behov, svårigheter och rättslig osäkerhet när det gäller tolkningen av undantagen i direktivet, inkonsekvenser och motstridigheter mellan direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik och körkortsdirektivet, avsaknad av alternativa undervisningsmetoder såsom e-lärande samt brister i fråga om möjligheten att kombinera utbildningar som gäller yrkesförarens kompetens och som hänger samman med annan EU-reglering, t.ex. utbildning om transport av farligt gods, passagerares rättigheter och djurens välbefinnande under transporter.

Den 1 februari 2017 lade kommissionen fram ett förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2003/59/EG om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport (direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik) och Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG om körkort (körkortsdirektivet) (COM(2017) 47 final<sup>4</sup>) samt ett förslag till en konsekvensbedömning SWD(2017) 27 final<sup>5</sup>.

## 1.2 Beredning

Statsrådet lämnade den 23 mars 2017 en skrivelse till riksdagen om förslaget till direktiv (U 29/2017 rd), enligt vilken Statsrådet understöder förslag som leder till bättre erkännande i en medlemsstat av utbildning given i en annan medlemsstat. Statsrådet ansåg att intyg och dokument som omfattas av ömsesidigt erkännande ska vara tillförlitliga. På detta vis säkras man att ömsesidighetskraven tillämpas på ett enhetligt och tillförlitligt sätt. Statsrådet ser att detta kan garanteras med hjälp av olika teknikneutrala lösningar. Statsrådet understödde att alternativa undervisningsmetoder såsom e-lärande tillåts och att det innehåll som gäller utbildningen preciseras. Statsrådet ansåg att fortbildning ska kunna genomföras flexibelt och att man bör avstå från onödiga begränsningar i fråga om när fortbildning kan ges och i fråga om fortbildningens innehåll. Statsrådet ansåg det viktigt att fortbildning kan genomföras som kortare kurser eftersom detta främjar lärandet och motivationen och minskar åtgången av lediga dagar. Statsrådet understödde de undantag från direktivets tillämpningsområde som kommissionen föreslår. Statsrådet underströk dock att faktumet att kommersiella transporter utesluts från de transporter

---

<sup>2</sup> [https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/take-part/public-consultations/cpc\\_en](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/take-part/public-consultations/cpc_en) ja [https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/events-archive/2014\\_03\\_06\\_cpc\\_review\\_en](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/events-archive/2014_03_06_cpc_review_en)

<sup>3</sup> Rapport om utvärdering i efterhand: Study on the effectiveness and improvement of the EU legislative framework on training of professional drivers, Panteia et al. (2014); [http://ec.europa.eu/transport/factsfundings/evaluations/doc/2014\\_ex\\_post\\_evaluation\\_study\\_training\\_drivers\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/factsfundings/evaluations/doc/2014_ex_post_evaluation_study_training_drivers_en.pdf)

<sup>4</sup> <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2017:0047:FIN:fi:PDF>

<sup>5</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:52017SC0027&from=FI#foot-note9>.

som utförs i den yrkeskompetensgivande utbildningen inte får påverka anordnandet av yrkesutbildning eller möjligheten till praktik i de fall då det är fråga om förarpraktik som utförs under en bredare yrkesförarutbildning.

Kommunikationsutskottet gav den 7 april 2017 sitt utlåtande om statsrådets skrivelse (KoUU 8/2017 rd). Utskottet ansåg det vara bra att förslaget främjar erkännande i en medlemsstat av utbildning för yrkeskompetens som avlagts i en annan medlemsstat. Det ömsesidiga erkännandet förutsätter dock i praktiken att en avlagd utbildning i en annan medlemsstat kan verifieras på ett tillförlitligt sätt. Utskottet ansåg det nödvändigt att utbildningarna innehåller tillräckligt med innehåll som gäller trafiksäkerhet och minskning av bränsleförbrukningen. Enligt utskottets uppfattning bör det dock i det nationella genomförandet av utbildningarna finnas tillräckligt med möjlighet till flexibilitet både i fråga om innehållet i och längden på de olika utbildningsskedena och i fråga om en flexibel kombination av dem. Förslaget att kommersiella transporter ska uteslutas från de transporter som ingår i utbildningen får enligt utskottet inte försvåra ordnandet av utbildning eller möjligheterna till arbetspraktik. Utskottet välkomnade förslaget om att prestationer som avlagts inom vissa andra specialutbildningar ska kunna räknas till godo i fortbildning enligt direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik. Utskottet understödde tanken att förslagen syftar till att skapa förutsättningar för utnyttjande informations- och kommunikationsteknik i utbildningen. Med dessa anmärkningar instämde riksdagens kommunikationsutskott i statsrådets ståndpunkt.

Förslaget till ändring av direktivet behandlades i Europeiska rådets arbetsgrupp för landtransporter våren 2017. Under arbetsgruppsbehandlingen diskuterades särskilt sätten att påvisa yrkeskompetens, genomförandet av utbildningen samt de föreslagna undantagen i fråga om jord- och skogsbrukstransporter. Europeiska ekonomiska och sociala kommittén gav den 31 maj 2017 sitt yttrande om förslaget till direktiv (2017/C 288/16). Regionkommittén avgav inget yttrande om förslaget. Rådets allmänna riktlinje om direktivförslaget godkändes av rådet (transport) den 8 juni 2017.

Ansvarigt utskott vid Europaparlamentet var utskottet för transport och turism (Transport and Tourism, TRAN). Det ansvariga utskottet behandlade förslaget till direktiv under dokumentnummer 2017/0015(COD)<sup>6</sup> (ett ärendenummer som används i samarbetet mellan EU-institutioner). Det ansvariga utskottet begärde också ett yttrande av parlamentets utskott för sysselsättning och sociala frågor (Employment and Social Affairs, EMPL), men utskottet hade inget att yttra. Utskottet för transport och turism godkände för sin del resultatet av trepartsförhandlingarna mellan parlamentet, rådet och kommissionen den 23 januari 2018. Europaparlamentet röstade och godkände förslaget till ändringsdirektiv den 13 mars 2018 och avslutade sin behandling den 18 april 2018. Rättsaktsändringen offentliggjordes i Europeiska unionens officiella tidning den 2 maj 2018 (EUT L 112, s. 29-41).

#### *Beredningen av propositionen*

---

<sup>6</sup> Legislative Observatory, 2017/0015(COD) *Drivers of certain road vehicles for the carriage of goods or passengers: initial qualification and periodic training; driving licences* [https://oeil.secure.europarl.europa.eu/oeil/popups/ficheprocedure.do?reference=2017/0015\(COD\)&l=en](https://oeil.secure.europarl.europa.eu/oeil/popups/ficheprocedure.do?reference=2017/0015(COD)&l=en)

Kommunikationsministeriet inledde den 26 juni 2019 ett lagstiftningsprojekt om det nationella genomförandet av ändringarna i direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik och körkortsdirektivet (LVM017:00/2019, VN/8505/2019). På statsrådets kanslis webbplats Projekt<sup>7</sup> har det informerats om hur projektet framskrider. Även kommunikationsministeriet har informerats om saken på sina egna webbsidor. Regeringens proposition har beretts som tjänsteuppdrag vid kommunikationsministeriet i samarbete med Transport- och kommunikationsverket. Under beredningen har det också ordnats möten med representanter för undervisnings- och kulturministeriet, Utbildningsstyrelsen och intressentgrupper. Utlåtanden om utkastet till regeringsproposition begärdes 24.1 - 23.2.2020 i justitieministeriets nättjänst utlatande.fi som är gemensam för den offentliga förvaltningen.

## **2 Nuläge och bedömning av nuläget**

### *Undantag från yrkeskompetenskravet*

Artikel 2 i direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik, där det föreskrivs om undantag från tillämpningsområdet för direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik, har ändrats i sin helhet, men punkt 1 a motsvarar ordalydelsen i den tidigare 1 a punkten och i de undantag från tillämpningsområdet som anges i punkterna 1 c, g och h har det endast gjorts mindre ändringar i ordalydelsen.

I artikel 2.1 b och e har ordalydelsen för undantagen från tillämpningsområdet harmoniserats i förhållande till de undantag som anges i artikel 3 c och d i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 när det gäller fordon som används i nödsituationer eller för räddningsinsatser eller fordon som används av militären, civilförsvaret, räddningstjänsten, brandväsendet, ordningsmakten och ambulanstjänsten, eller som står under dessas kontroll.

Till artikel 2.1 d har det fogats ett nytt undantag från direktivets tillämpningsområde för förare av fordon för vilka körkort för kategori D eller D1 krävs och vilka körs utan passagerare av underhållspersonal till eller från en servicedepå som är belägen i närheten av närmaste underhållsbas som används av transportföretaget, under förutsättning att framförandet av fordonet inte är förarens huvudsakliga sysselsättning.

I artikel 2.1 i det nya led f har det i fråga om den övningskörning som krävs för avläggande av körkort och utbildning för yrkeskompetens eller fortbildning preciserats att en förutsättning för att direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik inte ska tillämpas är att fordonet inte används för kommersiell person- eller godstransport. Kompletterande körutbildning vid arbetsplatsförlagt lärande får dock genomgå utan yrkeskompetens, om personen i fråga åtföljs av en annan person som innehar ett giltigt yrkeskompetensbevis (Certificate of Professional Competence (CPC)), eller av en trafiklärare för den fordonskategori som används för det ändamål som anges i det ledet.

Genom de nya punkterna 2 och 3 som fogats till artikel 2 har undantagen från direktivets tillämpningsområde utvidgats i fråga om transporter i landsbygdsområden och fordon som används av jordbruks-, trädgårds-, skogs-, uppfödning- eller fiskeriföretag inom ramen för företagets egen verksamhet.

---

<sup>7</sup> <https://valtioneuvosto.fi/sv/projektet?tunnus=LVM017:00/2019>

Syftet med ändringarna i undantagen från tillämpningsområdet för direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik är att förbättra konsekvensen särskilt i förhållande till tillämpningsområdet för unionens sociallagstiftning på vägtransportområdet och i situationer där framförandet av fordon inte är förarens huvudsakliga sysselsättning och där det skulle utgöra en oproportionell börda för föraren om det skulle krävas att yrkeskompetenskraven iakttas. Enligt skälen till direktivet anses framförandet av fordon i allmänhet inte utgöra förarens huvudsakliga sysselsättning om det upptar mindre än 30 procent av den månatliga arbetstiden.

#### *Beaktande av övrig utbildning*

I direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik har det tagits in en möjlighet för medlemsstaterna att i utbildning för grundläggande yrkeskompetens och fortbildning räkna till godo utbildning som krävs enligt annan unionslagstiftning. Enligt direktivet omfattar detta, men är inte begränsat till, *utbildning om transport av farligt gods* som krävs enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/68/EG om transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar, *utbildning i ökad medvetenhet om funktionsnedsättningar* enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 181/2011 om passagerares rättigheter vid busstransport och *utbildning om djurtransporter* enligt rådets förordning (EG) nr 1/2005 om skydd av djur under transport och därmed sammanhängande förfaranden. När det gäller fortbildning har genomgången särskild utbildning som krävs enligt annan unionslagstiftning begränsats till att motsvara högst en (1) av de föreskrivna sjutimmarsperioderna. Medlemsstaterna får enligt direktivet emellertid besluta att genomgången särskild utbildning som krävs enligt direktiv 2008/68/EG för transport av farligt gods ska räknas som två av sjutimmarsperioderna, under förutsättning att detta är den enda övriga utbildning som har beaktats i fortbildningen.

#### *E-lärande*

Enligt bilagan till det nya direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik ska punkt 2.1 i avsnitt 2 i bilaga I till direktiv 2003/59/EG ändras så att det till punkten fogas en bestämmelse om att medlemsstaterna inom utbildning för grundläggande yrkeskompetens får tillåta att en del av utbildningen ges av det godkända utbildningscentrumet med hjälp av informations- och kommunikationstekniska verktyg, som e-lärande, samtidigt som man säkerställer att utbildningen även fortsatt håller god kvalitet och är ändamålsenlig, och genom att välja ämnen där informations- och kommunikationstekniska verktyg kan användas på det mest ändamålsenliga sättet. Medlemsstaterna ska i synnerhet ställa krav på tillförlitlig användaridentifiering och lämpliga kontrollmedel. Enligt fjärde stycket i avsnitt 3 i bilagan ska bestämmelserna om utbildning som ges med hjälp av informations- och kommunikationstekniska verktyg också gälla utbildningen för snabbförvärvad grundläggande kompetens.

Även när det gäller fortbildning har det till avsnitt 4 i bilaga I till direktivet fogats bestämmelser om att vid e-lärande ska det godkända utbildningscentrumet säkerställa att utbildningens goda kvalitet bibehålls, inklusive genom att välja ut de ämnen där informations- och kommunikationstekniska verktyg kan användas på det mest ändamålsenliga sättet. Medlemsstaterna ska i synnerhet ställa krav på tillförlitlig användaridentifiering och lämpliga kontrollmedel. Enligt direktivet får det högsta antalet timmar för e-lärande vid fortbildning inte överstiga tolv timmar. Direktivet tillåter inte nationella undantag från det högsta antalet timmar för e-lärande.

#### *Ändringar som gäller fortbildningen*

När det gäller fortbildningen har det till artikel 7 i direktivet fogats krav på innehållet i och sättet att genomföra fortbildningen. Enligt artikeln ska tyngdpunkten inom fortbildningen läggas på trafiksäkerhet, hälsa och säkerhet på arbetsplatsen och en minskning av den miljöpåverkan som



framförandet av fordon medför. Enligt artikel 7.2 ska utbildningen bestå av klassrumsundervisning, praktisk utbildning och, om möjligt, utbildning med hjälp av informations- och kommunikationstekniska verktyg (IKT-verktyg) eller avancerade simulatorer. Begreppet avancerad simulator har inte definierats närmare i direktivet. Fortbildningen ska dessutom täcka flera olika ämnen och ska alltid omfatta minst ett ämne om trafiksäkerhet. Ämnena för utbildningen ska vara anpassade till den senaste utvecklingen inom relevant lagstiftning och relevant teknik och, så långt möjligt, till förarens specifika utbildningsbehov. Kravet i avsnitt 4 i bilaga I till direktivet har kompletterats så att ämnena i utbildningen ska vara anpassade till de utbildningsbehov som är specifika för den typ av transporter som utförs av föraren och den senaste utvecklingen inom relevant teknik och relevant lagstiftning, och bör så långt möjligt ta hänsyn till förarens specifika utbildningsbehov. En rad olika ämnen ska täckas under de 35 timmarna, däribland repeterad utbildning på områden där man kan visa att föraren behöver särskild kompletterande utbildning. Minst en av perioderna för utbildning ska täcka ett ämne som har att göra med trafiksäkerhet.

Till avsnitt 4 i bilaga I till direktivet har fogats en bestämmelse om att den fortbildning på 35 timmar som ska genomgåas vart femte år fördelas på perioder på minst sju timmar, som får fördelas på två på varandra följande dagar.

#### *Anteckning och påvisande av yrkeskompetens*

I artikel 10 i direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik föreskrivs om angivande av yrkeskompetens på körkortet eller yrkeskompetensbeviset för förare. Artikel 10 har kompletterats med att om de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där yrkeskompetensbeviset erhållits inte kan ange unionskoden på körkortet, ska de till föraren utfärda ett i direktivet avsett yrkeskompetensbevis för förare i standardformat. På så sätt säkerställs ömsesidigt erkännande för varje förare som uppfyller kraven i direktiv 2003/59/EG.

De yrkeskompetensbevis för förare som medlemsstaterna utfärdar ska erkännas ömsesidigt. Den behöriga myndighetens skyldighet att kontrollera körkortets giltighet har preciserats så att vid utfärdandet av yrkeskompetensbevis ska myndigheten förvissa sig om att körkortet alltfjämt är giltigt för den berörda fordonskategorin.

I artikel 10 i direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik föreskrivs om angivande av yrkeskompetens på körkortet eller yrkeskompetensbeviset för förare. Artikel 10 har kompletterats med att om de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där yrkeskompetensbeviset erhållits inte kan ange unionskoden på körkortet, ska de till föraren utfärda ett i direktivet avsett yrkeskompetensbevis för förare i standardformat. På så sätt säkerställs ömsesidigt erkännande för varje förare som uppfyller kraven i direktiv 2003/59/EG.

De yrkeskompetensbevis för förare som medlemsstaterna utfärdar ska erkännas ömsesidigt. Den behöriga myndighetens skyldighet att kontrollera körkortets giltighet har preciserats så att vid utfärdandet av yrkeskompetensbevis ska myndigheten förvissa sig om att körkortet alltfjämt är giltigt för den berörda fordonskategorin.

Sådana i artikel 1 b i direktivet avsedda medborgare i ett tredjeland anställda av ett företag som är etablerat i en medlemsstat, eller som anlitas av ett sådant företag, ska enligt den nya artikel 10.2 även ha rätt att förete intyg för den kompetens och utbildning som föreskrivs i detta direktiv i form av det förartillstånd som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr

1072/2009<sup>8</sup>, förutsatt att det är försett med unionskod 95. Vid tillämpning av detta direktiv ska den utfärdande medlemsstaten ange unionskod 95 i tillståndets avsnitt för anmärkningar om den berörda föraren har uppfyllt kompetenskraven och utbildningskraven enligt detta direktiv. Enligt artikel 7.3 ska förartillstånd som inte är försedda med unionskod 95 och som utfärdats före den 23 maj 2020 i enlighet med artikel 5 i förordning (EG) nr 1072/2009, särskilt punkt 7 i den artikeln, i syfte att intyga att utbildningskraven enligt detta direktiv uppfyllts, godtas som kompetensbevis till och med deras sista giltighetsdatum.

#### *Nätverk för verkställighet*

Till direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik har fogats en ny artikel 10a där det föreskrivs om medlemsstaternas skyldighet att för verkställighetsändamål utbyta information om yrkeskompetensbevis som har utfärdats eller återkallats. Enligt de bestämmelser som har fogats till direktivet ska medlemsstaterna för detta ändamål i samarbete med kommissionen utveckla ett elektroniskt nätverk eller arbeta med en utbyggnad av ett befintligt nätverk med beaktande av en utvärdering från kommissionen om det mest kostnadseffektiva alternativet. Nätverket får innehålla information som anges i yrkeskompetensbevisen samt information om administrativa förfaranden kopplade till yrkeskompetensbevisen. Medlemsstaterna ska säkerställa att behandlingen av personuppgifter sker uteslutande för att kontrollera efterlevnaden av detta direktiv, särskilt de utbildningskrav som fastställs i detta direktiv, i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679<sup>9</sup>. Åtkomsten till nätverket ska skyddas. Medlemsstaterna får bevilja åtkomst endast för de behöriga myndigheter som är ansvariga för genomförandet av och för kontrollen av efterlevnaden av detta direktiv. Bestämmelserna om nätverket för verkställighet i artikel 10a ska genomföras nationellt senast den 23 maj 2021.

Syftet med ett förtydligande av det ömsesidiga erkännandet av förartillstånd är att förbättra direktivets inre konsekvens i fråga om bestämmelserna om utbildningsort och administrativa förfarande för ömsesidigt erkännande. En förbättring av det ömsesidiga erkännandet av förarutbildning kommer att förbättra den inre marknadens funktion och i synnerhet arbetskraftens rörlighet. Att användning av informations- och kommunikationstekniska verktyg uppmuntras ligger också i linje med strategin för den digitala inre marknaden.

#### *Direktivets mål*

I kommissionens vitbok av den 28 mars 2011 med titeln Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem uppställdes som mål att antalet dödsolyckor i trafiken ska vara noll senast 2050. I kommissionens meddelande med titeln Mot ett europeiskt område för trafiksäkerhet: politiska riktlinjer för trafiksäkerhet 2011-2020 uppställdes som mål att antalet dödsolyckor i trafiken skulle ha halverats senast 2020. Som medel för att nå detta mål fastställde kommissionen sju strategiska mål, bland annat bättre trafikundervisning och fortbildning för trafikanter samt skydd för sårbara trafikanter, vilka konkretiseras i den nu antagna ändringen av direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik.

---

<sup>8</sup>Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg (EUT L 300, 14.11.2009, s. 72)

<sup>9</sup>Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning) (EUT L 119, 4.5.2016, s. 1).

Ett bindande mål om att senast 2030 ha minskat växthusgasutsläppen från hela EU-ekonomin med minst 40 procent jämfört med 1990 fastställdes av Europeiska rådet den 23-24 oktober 2014. Detta mål för utsläppsminskningar kommer att bidra till att Parisavtalets långsiktiga mål uppnås, och samtliga sektorer inom ekonomin bör bidra till att uppnå det. Enligt Europeiska rådet behöver transportsektorn en heltäckande strategi för främjandet av utsläppsminskningar och energieffektivitet: Arbetet mot utsläppssnål rörlighet bör fortsätta, bland annat genom forskning och införandet av nya tekniska lösningar som redan finns tillgängliga. Förarna behöver lämplig utbildning för att kunna köra så effektivt som möjligt. I direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik föreskrivs om miniminivån för utbildningen för förare.

Kommissionens vitbok om transporterens framtid ställer som mål för transporterens miljömässiga hållbarhet att koldioxidutsläppen från transporterna ska minska med 60 procent fram till 2050. Kommissionen konstaterar att ökad tonvikt på utbildning i bränslesnålare körning för yrkesförare kommer att minska koldioxidutsläppen och bränslekostnaderna.

De ändringar av direktivet som gäller modernisering av utbildningen bidrar till målen för smart tillväxt med en ekonomi baserad på kunskap och innovation, där livslångt lärande och förmåga att anpassa sig till tekniska innovationer spelar en viktig roll. Kommissionen konstaterar att förslaget bidrar till hållbar tillväxt genom att man främjar en mer resurseffektiv, grönare och mer konkurrenskraftig ekonomi och tillväxt för alla genom att gynna en ekonomi med hög sysselsättning.

Ändringarna i körkortsdirektivet har direkt anknytning till översynen av direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik och till underlättandet av användningen av fordon som drivs med alternativa bränslen. Ändringen av körkortsdirektivet gör det möjligt att nationellt tillåta innehavare av körkort för kategori B som erhållits minst två år tidigare att framföra fordon som drivs med alternativa bränslen, och som avses i artikel 2 i rådets direktiv 96/53/EG<sup>10</sup>, med en tillåten totalvikt som överstiger 3 500 kg men inte 4 250 kg för transport av gods som körs utan släpvagn, förutsatt att den vikt som överstiger 3 500 kg uteslutande beror på framdrivningssystemets extra vikt i förhållande till framdrivningssystemet hos ett fordon av samma storlek som är utrustat med en konventionell förbränningsmotor med gnisttändning eller kompressionständning, och förutsatt att lastkapaciteten inte är större än för detta fordon.

### **3 Nuläge och bedömning av nuläget**

#### **3.1 Undantag från yrkeskompetenskravet**

#### **3.2 Beaktande av övrig utbildning**

I fråga om särskild utbildning som krävs enligt annan unionslagstiftning tillåter det nya direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik att medlemsstaterna godkänner utbildning om transport av farligt gods, utbildning om djurtransporter och utbildning i ökad medvetenhet om funktionsnedsättningar. Som en del av avläggandet av grundläggande yrkeskompetens för bussförare har man i Finland redan tidigare tillämpat avläggande och tillgodoräknande av den utbildning rörande medvetenheten om funktionshinder som avses i EU:s förordning om busspassagerares rättigheter. Även utbildning om transport av farligt gods har i praktiken räknats till godo även

---

<sup>10</sup> Rådets direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996 om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen (EGT L 235, 17.9.1996, s. 59).

om det inte uttryckligen har föreskrivits om saken i den nationella lagstiftningen. Utbildningsprogram som gäller transport av farligt gods godkänns separat. I Finland har man likaså tillämpat tillgodoräknande som redan tidigare möjliggjorts i artikel 3.3 i direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik i fråga om det yrkeskunnande som avses i artikel 8 i EU:s förordning (EG) nr 1071/2009<sup>11</sup> om trafikidkare.

Även annan utbildning som upprätthåller lastbils- och bussförarens yrkesskicklighet kan på motsvarande sätt anses vara sådan att det är motiverat att tillgodoräkna den vid avläggande av grundläggande utbildning och fortbildning. Sådana utbildningar är i synnerhet de utbildningar som nämns i punkt 2.1 i avsnitt 2 och i avsnitt 4 i bilaga I till direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik, dvs. utbildning om transport av farligt gods som krävs enligt direktiv 2008/68/EG, utbildning om djurtransporter enligt förordning (EG) nr 1/2005 och, i fråga om persontransport, medvetenhet om funktionsnedsättningar enligt förordning (EU) nr 181/2011.

### **3.3 E-lärande**

I Finland har det hittills varit möjligt att använda sig av e-lärande nästan utan begränsningar både inom utbildningen för grundläggande yrkeskompetens och inom fortbildningen, eftersom det tidigare inte föreskrevs något om e-lärande i direktivet. Transport- och kommunikationsverket har med stöd av 12 § 3 mom. i statsrådets förordning om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare ställt villkor för e-lärandet i samband med godkännandet av ett utbildningscentrum och ett utbildningsprogram. Enligt villkoren ska stark autentisering alltid användas vid e-lärande när kunden loggar in i det system där e-lärandet genomförs. För uppföljningen av e-lärandet ska utbildningscentret ha ett användargränssnitt där lärandet kan övervakas i realtid. E-lärandet ska alltid innehålla uppgifter som säkerställer kundens inläring. Det ska finnas åtminstone en uppgift per 45 minuter e-lärande. Kunden ska få respons på uppgifterna omedelbart antingen via systemet eller av övervakaren. Under e-lärandet ska det finnas en utbildningsövervakare som har den lärarkompetens som förutsätts i statsrådets förordning om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare. Övervakaren ska ha tillräckligt tekniskt kunnande om användningen av systemet. Den som genomgår utbildningen ska alltid ha möjlighet att i realtid ställa frågor och föra samtal med övervakaren antingen på en chatt, dvs. en webbdiskussion i realtid, eller genom en ljud- eller videoförbindelse. E-lärandet ska ordnas så att Transport- och kommunikationsverkets övervakare, om han eller hon så önskar, har möjlighet att följa utbildningen. Omfattningen av och ämnet för e-lärandet ska kunna påvisas verifierbart i efterhand för varje person som utbildas. För e-lärandet ska en läroplan som godkänts för e-lärande användas.

### **3.4 Genomförande av fortbildning**

Enligt 4 § 1 mom. i statsrådets förordning om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare ska utbildningen genomföras i perioder på minst sju timmar och en sådan period kan delas upp på dagar som följer på varandra.

Finland har haft ett av de mest flexibla fortbildningssystemen inom EU för avläggande av den obligatoriska fortbildningen. I Finland har fortbildningen (35 h) också hittills kunnat delas upp över hela femårsperioden, varvid föraren, om han eller hon planerat saken i tid, har kunnat avlägga en utbildningsdag per år under femårsperioden. I en del EU-länder har utbildningsperioden inte varit fem år, utan den har kunnat vara så kort som en vecka eller ett halvt år. Om

---

<sup>11</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG (EUT L 300, 14.11.2009, s. 51–71)

föraren inte har planerat in den obligatoriska utbildningen i tid, utan lämnat avläggandet av alla utbildningsdagar till slutet av femårsperioden, har utbudet av utbildning kunnat vara mindre och priset högre.

I Finland har man i fortbildningen också i stor utsträckning kunnat utnyttja virtuell undervisning, dvs. distansundervisning, där kunden inte behöver lämna sitt hem för att avlägga utbildningen. Distansundervisning har också utnyttjats av många transportföretag som har kunnat ordna gemensam utbildning samtidigt vid varje verksamhetsställe och därigenom minska antalet onödiga resor. Aktörernas intresse för att erbjuda e-lärande har också ökat. Syftet med e-lärandet är en utbildning som delvis är oberoende av tid och plats och som i bästa fall medför flexibilitet och kostnadsbesparingar samt minskar utsläppen från trafiken i och med att utbildningsresorna minskar.

Ämnena för fortbildningen har kunnat väljas nästan fritt. Under en femårsperiod ska det dock ingå minst 7 timmar utbildning som främjar ett tryggt, ekonomiskt och miljövänligt körsätt. Syftet med valfriheten har varit att beakta transportföretagens olika behov så att de kan erbjuda sina förare sådan utbildning som gagnar företaget och dess förare. Ämnet ska dock väljas från förteckningen över ämnen i bilaga I till direktivet. En del förare som varit verksamma i föräryrket i tiotal år har upplevt fortbildningen som onödig eller som slöseri med pengar och tid. Då har personen inte nödvändigtvis kunnat välja ett ämne eller en undervisningsmetod som är lämplig för honom eller henne. Utöver traditionell teoribetonad klassrumsundervisning erbjuds praktiska övningar, körundervisning och simulatorundervisning. Transport- och kommunikationsverket har inte på förhand begränsat de tillåtna undervisningsmetoderna, utan aktörerna kan i sin utbildningsplan föreslå önskade metoder med grundliga motiveringar, bl.a. har ”undervisningspromenad” godkänts som undervisningsmetod. Arbetstagare i de mest framgångsrika företagen inom transportsektorn utbildas redan nu i genomsnitt mer än det antal timmar som enligt direktivet krävs för den obligatoriska fortbildningen (35 h).

### **3.5 Anteckning och påvisande av yrkeskompetens**

Enligt 39 § i lagen om transportservice påvisas yrkeskompetens med en anteckning om yrkeskompetens i yrkeskompetensbeviset för förare eller i körkortet. Ett yrkeskompetensbevis eller en anteckning i körkortet förutsätter att yrkeskompetensen har förvärvats eller upprätthållits enligt 29 § 1 mom. och att sökanden har giltigt körkort i Finland. Ansökan görs hos Transport- och kommunikationsverket. En ansökan om anteckning av yrkeskompetens i körkortet görs med iakttagande av det som föreskrivs i körkortslagen. Föraren ska medföra yrkeskompetensbeviset eller ett körkort med en anteckning om yrkeskompetensen vid körning och på begäran visa upp det för polisen eller någon annan trafikövervakare. Polisen eller Tullen får avbryta körningen om dokumentet inte medförs och yrkeskompetensen inte kan styrkas på något annat sätt i enlighet med 1 mom. Fortsatt körning får tillåtas om förarens identitet kan styrkas på tillförlitligt sätt. Föraren kan åläggas att styrka sin kompetens för polisen inom en utsatt tid.

Enligt 5 § 4 mom. i lagen om transportservice beviljar Transport- och kommunikationsverket det förartillstånd som avses i artikel 5 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg (EU:s förordning om tillstånd för godstrafik), där den utfärdande medlemsstaten enligt den nya artikel 10.2 i direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik ska ange unionskod 95 i tillståndets avsnitt för anmärkningar om den berörda föraren har uppfyllt kompetenskraven och utbildningskraven enligt direktivet. Enligt artikel 10.2 i direktivet ska förare enligt artikel 1 b i direktivet som framför fordon som används för godstransporter på väg även ha rätt att förete intyg för den kompetens och utbildning som föreskrivs i detta direktiv i form av det förartillstånd

som avses i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik (EG) nr 1072/2009, förutsatt att det är försett med unionskod 95.

### **3.6 Nätverk för verkställighet**

Finland anslöt sig den 1 december 2019 till avtalet om ett europeiskt informationssystem för fordon och körkort (the European Car and Driving License Information System, nedan EUCA-RIS) som gäller informationsutbyte om fordon och körkort mellan parternas centrala registermyndigheter. Redan innan Finland anslöt sig till avtalet kunde Finland använda en del av tjänsterna i Eucaris-systemet med stöd av EU-lagstiftning och genomförande nationell reglering. Europeiska unionen är inte part i avtalet men dess lagstiftning förpliktar medlemsstaterna att använda Eucaris-systemet och dess tjänster. Direkt förpliktande är det att använda Eucaris Prüm- och CBE-tjänster.

Eucaris är ingen separat databas, utan ett system som gör det möjligt att mellan myndigheterna utbyta uppgifter från deras egna register. Informationssystemet har till syfte att säkerställa att statsparternas register är uppdaterade och tillförlitliga, att bidra till bekämpning och undersökning av brott som gäller körkort och fordon samt att effektivisera statsparternas administrativa åtgärder genom att snabbt och effektivt tillhandahålla de uppgifter som behövs. Målet är att det utbyte av information om yrkeskompetensbevis som har utfärdats eller återkallats som avses i artikel 10a i direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik ska kunna genomföras med hjälp av Eucaris-systemet.

## **4 Förslagen och deras konsekvenser**

### **4.1 De viktigaste förslagen**

Genom direktivet har de i direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik angivna undantagen för när yrkeskompetens inte krävs ändrats. Direktivet preciserar också kraven på att informations- och kommunikationsteknik ska utnyttjas i undervisningen samt tillgodoräkandet av övrig utbildning enligt unionslagstiftningen i utbildningen för yrkeskompetens. De bestämmelser om mängden e-lärande som har fogats till direktivet begränsar användningen av e-lärande jämfört med nuläget. I Finland har det tidigare varit möjligt att avlägga åtminstone fortbildningen till och med helt och hållet i form av e-lärande. Handlingsutrymmet enligt den EU-reglering som ska genomföras är relativt litet.

De ändringar som hänför sig till genomförandet av direktivet utfärdas genom en lag om ändring av lagen om transportservice: 28 § Undantag från yrkeskompetenskrav på lastbils- och bussförare, 29 § Grundläggande yrkeskompetens för lastbils- och bussförare, 34 § Fortbildning och 38 § Förvaring av dokument som gäller lastbils- och bussförarens yrkeskompetens. En del av de bestämmelser som hänför sig till genomförandet utfärdas i statsrådets förordning om ändring av statsrådets förordning om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare.

De ändringar som hänför sig till genomförandet av direktivet utfärdas genom en lag om ändring av lagen om transportservice: 28 § *Undantag från yrkeskompetenskrav på lastbils- och bussförare*, 29 § *Grundläggande yrkeskompetens för lastbils- och bussförare*, 34 § *Fortbildning* och 38 § *Förvaring av dokument som gäller lastbils- och bussförarens yrkeskompetens*. En del av de bestämmelser som hänför sig till genomförandet utfärdas i statsrådets förordning om ändring av statsrådets förordning om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare.

Centrala förslag till ändringar som inte hänför sig till genomförandet av EU-lagstiftningen är de ändringar i körkortslagen som gäller skärpning av kraven på förarens hälsotillstånd i fråga om epileptiska anfall nattetid (17 §) och elevbokföringen i bilskolor och förvaringen av den (81 §). I 5 § i körkortslagen slopas ett moment som obehövt, vilket medför behov av att i några andra paragrafer i körkortslagen korrigeras de interna hänvisningarna till de olika momenten i 5 § i och med att numreringen ändras.

#### **4.2 De huvudsakliga konsekvenserna**

Syftet med direktivet är att skärpa normerna för nya förare och upprätthålla och förbättra yrkeskompetensen hos de lastbils- och bussförare som redan är verksamma i branschen i hela EU. Författningsändringarna syftar särskilt till att minska förekomsten av farliga situationer i trafiken genom att öka förarnas medvetenhet om risker och därigenom förbättra trafiksäkerheten på vägarna. I direktivet föreskrivs också om normer som gäller yrkeskompetens för att garantera rättvis konkurrens i hela EU. Ett förtydligande av det ömsesidiga erkännandet av förartillstånd förbättrar direktivets interna konsekvens när det gäller bestämmelserna om utbildningsort och administrativa förfaranden för ömsesidigt erkännande. Underlättande av det ömsesidiga erkännandet av förarutbildning förbättrar funktionen inom EU:s inre marknad och i synnerhet arbetskraftens rörlighet också i fråga om finländska förare.

Enligt kommissionens bedömning av direktivets konsekvenser korrigerar utfärdandet av yrkeskompetensbevis den brist som hänför sig till det ömsesidiga erkännandet, vilket skulle kunna påverka omkring 46 700 förare (uppgift från 2016). Med tanke på utbildningens återkommande natur är det möjligt att det totala antalet förare som berörs av detta kan öka till 100 000 under de kommande 15 åren. Förbättringen av utbildningens innehåll har positiv inverkan på både trafiksäkerheten och bränsleeffektiviteten, även om direktivet är ett komplement till flera faktorer som påverkar trafiksäkerheten och bränsleeffektiviteten. Detta innebär att även de förväntade effekterna är ganska små. En harmonisering av undantagen och minimiåldern för tillträde till yrket inom hela EU skulle kunna minska bristen på nya förare som kommer in i branschen.

I och med direktivet, genom smidigare administrativa förfaranden för ömsesidigt erkännande, skulle de administrativa kostnaderna för myndigheter och företag kunna sänkas. Det bedöms att lagförslaget gör processen för ömsesidigt erkännande av yrkeskompetens vid Transport- och kommunikationsverket i viss mån smidigare. Kommissionen uppskattar att kostnaderna på EU-nivå uppgår till 6,3 miljoner euro 2018-2030. Ändringen anses gagna transportsektorn genom kostnadsbesparingar som inom EU under perioden 2018-2030 uppskattas uppgå till 2,3 miljoner euro och 6,7 miljoner euro för företag respektive förare. Det finns ingen exakt uppskattning av kostnadsbesparingarna på nationell nivå.

Genom ändringen av direktivet effektiviseras utbildningssystemet eftersom innehållet i utbildningen för grundläggande yrkeskompetens och fortbildningen ses över i syfte att förbättra säkerheten och uppnå miljöfördelar. Kommissionen har ansett att detta lindrar de övergångskostnader som hänför sig till ändringen av innehållet (sammanlagt 14,1 miljoner euro 2018–2030).

Största delen av transportföretagen i EU och Finland är mikroföretag eller små och medelstora företag. Av företagen inom sektorn har 65-95 procent färre än tio anställda. Eftersom även mikroföretag omfattas av direktivets tillämpningsområde har direktivet konsekvenser även för dem, främst genom förfarandet för ömsesidigt erkännande, ändringen av utbildningens innehåll och en mer konsekvent tillämpning av undantagen. Detta har en positiv inverkan också på de finländska transportföretagen.

När det gäller de ändringar som ingår i direktivet och som gäller undantagen kan förbudet mot kommersiella transporter i körkorts- och yrkeskompetensutbildningen inverka negativt på en del av de finländska aktörerna eftersom förbudet i praktiken kan göra det svårare att anordna utbildning och genomgå praktik. Kravet påverkar inte transporter som praktikanter kör som praktik efter att ha tagit körkort i den yrkesinriktade förarutbildningen som tar mellan sex månader och tre år, med godkännandedokument utfärdat av utbildningscentret, eftersom förslaget inte innehåller någon ändring av artikel 3. Begränsningen kan emellertid gälla undervisnings-transporter med lärare före avläggandet av körkort.

Det bedöms att utbildning för yrkeskompetens inom vägtrafiken inte inom arbets- och näringsministeriets ansvarsområde ordnas i form av arbetskraftsutbildning på så sätt att den obligatoriska körundervisningen skulle ordnas inom kommersiella transporter t.ex. i form av utbildning på arbetsplatsen. Även om den obligatoriska körundervisningen inte längre kan ordnas inom kommersiella transporter, har detta inte bedömts försvåra ordnandet av arbetskraftsutbildning. Arbets- och näringsministeriet har inte centraliserad information om genomförandet av sådan förarutbildning som ordnas i form av arbetskraftsutbildning när det gäller utbildningsinnehållet eller genomförandeformerna. Enligt uppgifter från närings-, trafik- och miljöcentralerna i Nyland och Birkaland används kommersiella transporter inte i körundervisningen vid genomförandet av de utbildningar som de ordnar. På andra håll i Finland kan detta dock ske i vissa situationer. Närings-, trafik- och miljöcentralerna kan anskaffa annan sådan arbetskraftsutbildning inom transportbranschen som inte leder till examen, som kan innefatta t.ex. förnyande av utbildningen för yrkeskompetens. Då kan även andra (privata) utbildningsproducenter vara utbildningsanordnare än de som har tillstånd av undervisnings- och kulturministeriet att ordna utbildning. I fråga om dessa aktörer känner man inte till hur den eventuella körundervisningen i praktiken genomförs.

Från och med ingången av 2018 har all examensinriktad arbetskraftsutbildning (som syftar till en hel examen eller en examensdel) genomförts med undervisnings- och kulturministeriets statsandelsfinansiering och med stöd av anordnartillstånd av undervisnings- och kulturministeriet, så inom dessa utbildningar tillämpas samma förfarande som inom annan frivillig yrkesutbildning inom undervisnings- och kulturministeriets ansvarsområde.

Inom fortbildningen förutsätts en minimimängd utbildning i förutseende körning, men i övrigt har det inte fastställts några begränsningar i fråga om avläggande av detta eller andra utbildningsämnen flera gånger. Det är i praktiken svårt att övervaka begränsningar som gäller upprepning av ämnen och detta kan inte heller anses särskilt vettigt med tanke på att samma ämnesområde kan ligga till grund för varierande kurshelheter. Förarfortbildningar baserade på EU:s bestämmelser har godkänts som en del av fortbildningen även inom andra sektorer, om utbildningskraven uppfyllts och ett tillbörligt intyg har kunnat uppvisas. Att alternativa undervisningsmetoder tillåts innebär större variation i hur utbildningar kan genomföras.

Det nya led h (artikel 2.1) förtydligar tillämpningsområdet för undantagen t.ex. när det gäller transporter på en lantgård, som i dagens läge inte omfattas av undantaget eftersom de utgör näringsverksamhet. I praktiken utesluter det nya undantaget till exempel jordbrukare från kravet på yrkeskompetens när de sköter transporter på sin lantgård med lastbil eller med traktor som kräver lastbilskörkort (konstruktiv hastighet över 60 km/h). Detta innebär att kravet på avläggande av grundläggande yrkeskompetens slopas och likaså kravet på att yrkeskompetensbeviset ska förnyas med fem års mellanrum, med tillkommande fortbildning och kostnader.

**Direktivets nationella konsekvenser kompletteras på basis av de uppgifter som fås av intressentgrupperna under remissbehandlingen.**



### *Konsekvenser av lagförslag som inte har samband med genomförandet av direktivet*

Den ändring av körkortslagen, genom vilken epileptiska anfall nattetid jämställs med anfall under dagtid, har en positiv inverkan på trafiksäkerheten, eftersom epileptiska anfall nattetid enligt trafikmedicinska specialistläkares eniga syn utgör en stor risk för förarens körförmåga och en trygg trafik. Hittills har anvisningar om detta utfärdats i Transport- och kommunikationsverkets anvisningar om bedömning av körhälsa för hälso- och sjukvårdspersonal. Högsta förvaltningsdomstolen har i sitt årsboksavgörande HFD:2019:17 fäst uppmärksamhet vid valet av rätt författningsnivå.

Ändringen av körkortslagen när det gäller förvaringen av elevbokföringen och de personuppgifter som hänför sig till den har bedömts ha följande konsekvenser: En noggrannare bestämmelse underlättar myndigheternas verksamhet genom att förpliktelserna samlas till en med tanke på övervakningen av undervisningen uppdaterad helhet. Genom bestämmelsen förenhetligas dessutom förvaringstiden för uppgifter med den förvaringstid som anges i bestämmelserna om förvaringstiden för bokföringsmaterial. Detta förbättrar skattemyndighetens och Transport- och kommunikationsverkets tillsynsmöjligheter i och med att uppgifternas jämförbarhet ökar. För kundernas och intressentgruppernas del har ändringen bedömts ha en förtydligande effekt, eftersom bestämmelsen förtydligar och underlättar verksamheten för aktörer som ger förarutbildning när förpliktelserna samlas till en helhet. Dessutom tryggas rätten för aktörer inom förarundervisningsbranschen att förvara elevbokföringsuppgifter på lagnivå, varvid det inte uppstår oklarhet om omfattningen eller varaktigheten av rätten att förvara uppgifter i fråga om de uppgifter som avses i bestämmelsen. Genom bestämmelsen säkerställs att en person som fått undervisning har möjlighet att få uppgifter om den genomgångna utbildningen och dess innehåll inom en bestämd tid, t.ex. i en situation där förarundervisningen av en eller annan orsak har avbrutits innan förarexamen avlagts och undervisningen fortsätter i ett senare skede.

## **5 Alternativa handlingsvägar**

### **5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser**

Merparten av bestämmelserna i direktivet är relativt detaljerade och ger ingen nationell prövningsrätt. Enligt direktivet får det dock i fråga om de nya undantagen beslutas på nationell nivå vad som definieras som landsbygdsområde och vad som definieras som tillfällig transport. Prövningsrätten begränsas dock av skyldigheten att beakta trafiksäkerheten och förbättrandet av trafiksäkerheten. Äventyrande av trafiksäkerheten ska granskas bl.a. utifrån vägtyp, trafikvolym och förekomsten av sårbara trafikanter och deras sårbarhet (fotgängare, barn, äldre, personer med nedsatt rörlighet). I fråga om framförande av fordon där fordonen framförs sällan, i landsbygdsområden, av förare som försörjer den egna verksamheten, är risken för den allmänna trafiksäkerheten liten. I direktivet definieras inte vad som avses med "landsbygdsområde", eftersom förhållandena inom en enskild medlemsstat, för att inte tala om hela unionen, skiljer sig åt i fråga om geografi, klimat och befolkningstäthet.

Enligt direktivet bör det överlåtas till medlemsstaterna att i nationell rätt fastställa det högsta tillåtna avstånd, räknat från den plats där företaget är beläget, som undantagen gäller för. Någon "allmän-europeisk" sträcka som måste avverkas i arbetet av personer som arbetar inom jordbruk, trädgårdsodling, skogsbruk, djuruppfödning och fiske kan inte fastställas på grund av att medlemsstaterna skiljer sig så mycket från varandra. I Finland är det svårt att definiera avstånd på basis av kilometer på grund av att områdena skiljer sig så mycket från varandra; t.ex. de åkrar som hör till försöksgården i Vik består av landsbygdsliknande områden trots att de är belägna i närheten av centrum.

Som ett alternativ till att definiera landsbygdsområde övervägdes under beredningen också användningen av begreppet befolkningstäthet. Som definition av landsbygdsområde kunde användas t.ex. glesbygd enligt den klassificering av områden som bygger på geografisk information som Finlands miljöcentral har utvecklat tillsammans med geografiska institutionen vid Uleåborgs universitet eller därtill kärnlandsbygd och lokala centrum på landsbygden samt stadsnära landsbygd. Denna klassificering baserar sig inte på lagstiftning, men t.ex. i statsrådets förordning om stöd för dagligvarubutikstjänster i form av mångservicecenter i glest bebyggda landsbygdsområden åren 2019–2021 (357/2019) har en definition av glest bebyggt landsbygdsområde enligt denna klassificering använts. Med tanke på polisens övervakning kan det vara besvärligt att använda denna definition, även om saken kan kontrolleras i Lantmäteriverkets karttjänst.

## 5.2 Lagstiftning och andra handlingsmodeller i utlandet

Även i andra EU-medlemsstater pågår genomförandet av direktiven. Vid tidpunkten för skrivandet av regeringspropositionen (15.1.2020) hade direktivet genomförts endast av Kroatien, Litauen och Slovakien. Lagstiftningen i de berörda länderna finns tillgänglig endast på kroatiska, litauiska och slovakiska. Exakta uppgifter om genomförandet av direktiven och om planerna på att utnyttja det nationella handlingsutrymmet är svåra att få. Dessutom kan de riktlinjer som dragits upp ännu ändras i och med att lagberedningsprocessen framskrider. **Avsnittet om de handlingsmodeller som planeras av andra medlemsstater kompletteras om information erhålls.**

## 6 Remissvar

Regeringens proposition har sänts på remiss till följande instanser: Antin Autokoulu Oy, Ammattipätevyyskouluttajat ry, Ammattiosaamisen kehittämisyhdistys AMKE ry, Autoliikenteen Työnantajaliitto ry, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry, CAP-Group Ab, Careeria Oy, Datadivers Oy, Finlands näringsliv rf, närings-, trafik- och miljöcentralerna (NTM-centralerna), Helsingfors stad, Centralhandelskammaren, Arbetslivskommissionen för transportbranschen, Transport- och kommunikationsverket Trafikcom, Linja-autoliitto ry, Logistikkayritysten Liitto ry, jord- och skogsbruksministeriet, Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto MTK ry, justitieministeriet, undervisnings- och kulturministeriet, Utbildningsstyrelsen, Polisstyrelsen, Försvarsmakten, Rahtarit ry, Stadin Ammattiopisto, Suomen Ammattiliikenne Akatemia Oy, Finlands Bilskoleförbund rf, Finlands Speditions- och Logistikförbund rf, Finlands Transport och Logistik SKAL rf, Tampereen Aikuiskoulutuskeskus, dataombudsmannen, Arbetseffektivitetsföreningen rf, arbets- och näringsministeriet och Vantaan ammattiopisto Vario. Begäran om utlåtande fanns på tjänsten utlatande.fi under perioden 24.1-23.2.2020. Remisstiden var kortare än vanligt, eftersom intressentgrupperna har hörts redan i samband med beredningen av ändringarna i direktivet. Dessutom berättades det om genomförandet av direktivet vid evenemanget Tielikenteen säädösinfo som ordnades av Transport- och kommunikationsverket den 18 november 2019. Därtill var en sakkunnig från Transport- och kommunikationsverket och berättade om saken på ett evenemang som ordnades av Ammattipätevyyskouluttajat ry den 26 november 2019.

**Utlåtanden lämnades av (...) I utlåtandena framfördes (...) och utifrån dem gjordes följande ändringar och kompletteringar: (...).** På statsrådets webbplats Projekt <https://valtioneuvosto.fi/sv/projektet?tunnus=LVM017:00/2019> finns det dessutom en separat sammanställning av utlåtandena.

## 7 Specialmotivering

### 7.1 Lag om ändring av lagen om transportservice

**28 §.** *Undantag från yrkeskompetenskrav på lastbils- och bussförare.* I paragrafen föreskrivs det om undantag från krav på den yrkeskompetens som för person- och godstransporter krävs av den som framför en lastbil eller buss eller en fordonskombination som består av ett sådant fordon och ett släpfordon. Paragrafen har fogats till lagen genom lagen om ändring av lagen om transportservice (371/2020), som trädde i kraft den 1 januari 2020. Före det föreskrevs det om undantag i 27 § i lagen om transportservice.

Det föreslås att de undantag som det föreskrivs om i paragrafen ändras till de delar direktiv (EU) 2018/645 kräver det. Paragrafens 1-4 punkten motsvarar de gällande bestämmelserna och i huvudsak artikel 2 a-e i direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik.

Till artikel 2.1 d i direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik har det nu fogats en uttrycklig bestämmelse om att direktivet inte ska tillämpas på förare av fordon för vilka körkort för kategori D eller D1 krävs och vilka körs utan passagerare av underhållspersonal till eller från en service-depå som är belägen i närheten av närmaste underhållsbas som används av transportföretaget, under förutsättning att framförandet av fordonet inte är förarens huvudsakliga sysselsättning. I Finland har det funnits en bestämmelse enligt vilken yrkeskompetens inte krävs för att flytta ett fordon i samband med reparation, underhåll eller besiktning. Bestämmelsen fogades till den nu upphävda lagen om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare (273/2007) genom en lag som trädde i kraft i januari 2013 (1083/2012). Det föreslås inga ändringar i den gällande bestämmelsen och därmed gäller den med avvikelse från direktivet utöver flytt av bussar även flytt av lastbilar i samband med reparation, underhåll och besiktning. Bestämmelsen har tillämpats i ganska vid utsträckning också t.ex. för att utan yrkeskompetens föra ett fordon till besiktning, vilket har möjliggjort att underhållspersonal har kört fordonet utan yrkeskompetens t.ex. till en besiktningsstation från ett serviceställe i närheten av besiktningsstationen eller kört ett fordon som gått sönder under transporten från linjen till service. Såsom för närvarande ska föraren ha körrätt för fordonet i fråga. Detta innebär sådan körrätt som det föreskrivs om i körkortslagen eller statsrådets förordning om körkort som utfärdats med stöd av körkortslagen. Till bestämmelsen fogas för tydlighetens skull ett krav på att framförandet av fordonet inte är förarens huvudsakliga sysselsättning. Enligt skälen till direktivet (EU) 2018/645 anses framförandet av fordon i allmänhet inte utgöra förarens huvudsakliga sysselsättning om det upptar mindre än 30 procent av den månatliga arbetstiden.

Den föreslagna 5 punkten innehåller delvis motsvarande bestämmelser som den gällande 5 punkten, dvs. att det inte krävs yrkeskompetens för körundervisning som ges för erhållande av körrätt eller för erhållande av grundläggande yrkeskompetens eller fortbildning. Jämfört med den gällande bestämmelsen fogas två underpunkter till 1 mom. 5 punkten. I a-punkten föreskrivs det att det inte får vara fråga om kommersiell transport. Detta gäller både obligatorisk körundervisning och eventuell kompletterande körundervisning. Enligt b-punkten krävs det emellertid inte yrkeskompetens i kompletterande körundervisning även om det är fråga om kommersiell transport, om föraren åtföljs av en person som innehar giltig yrkeskompetens eller en trafikklärare. Tillägget motsvarar det tillägg som gjorts i artikel 2.1 f i direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik.

Paragrafens nya 7 och 8 punkter motsvarar 6 och 7 punkten i gällande lag.

Den nya 9 punkten i paragrafen motsvarar delvis den gällande 8 punkten, enligt vilken yrkeskompetens inte krävs om fordonet används för transport av material eller utrustning som föraren använder i sitt arbete, under förutsättning att framförandet av fordonet inte är förarens huvudsakliga sysselsättning. Även om bestämmelsen redan nu kan anses möjliggöra transport av maskiner som föraren behöver, fogas detta till bestämmelsen motsvarande det tillägg som gjorts i artikel 2.1 h i direktivet. Däremot föreslås inte i denna punkt bestämmelser motsvarande den gällande 8 punkten, där det föreskrivs att det inte krävs yrkeskompetens om fordonet används för transport i liten skala av egna varor som föraren säljer på en bestämd plats, under förutsättning att framförandet av fordonet inte är förarens huvudsakliga sysselsättning. Till artikel 2.2 och 2.3 i direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik har det fogats bestämmelser om när yrkeskompetens inte krävs vid transport av varor för egen affärsverksamhet, och enligt förslaget ska bestämmelser om dem fogas till paragrafen i den nya 10 och 11 punkten.

Bestämmelsen i 10 punkten motsvarar delvis bestämmelsen i den gällande 8 punkten om att föraren inte behöver yrkeskompetens om fordonet används för transport i liten skala av egna varor som föraren säljer på en bestämd plats, under förutsättning att framförandet av fordonet inte är förarens huvudsakliga sysselsättning. Bestämmelsen har möjliggjort transport av varor för försäljning på en viss plats, t.ex. på ett torg eller en marknad. Bestämmelsen tillåter inte transport av varor som säljs av någon annan. Bestämmelsen tillåter inte heller kundtransporter, vilket avser t.ex. hemtransport av köpta varor eller till en annan plats som varuköparen anvisar. De varor som transporteras ska ägas av föraren och avsikten ska vara att sälja dem. Varorna får alltså inte redan vara sålda. Vid returen får transporten innehålla de varor som inte blivit sålda. Verksamhet i liten skala förutsätter att transporten av varorna är en sekundär uppgift i förhållande till annan verksamhet och också med avseende på försäljningen. Bestämmelsen togs in i den nu upphävda lagen om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare, eftersom det har ansetts att sådana här transporter kan jämföras med transporter där fordonet används för transport av material eller utrustning som föraren använder i sin yrkesutövning och framförandet av fordonet inte är förarens huvudsakliga sysselsättning. (KoUB 33/2006 rd, RP 149/2006 rd). Enligt punkt 2 som fogats till artikel 2 i direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik ska direktivet inte tillämpas i fall då samtliga följande villkor är uppfyllda:

- a) förare av fordon kör i landsbygdsområden för att försörja den egna verksamheten,
- b) förare erbjuder inte transporttjänster,
- c) medlemsstater bedömer att transporten är tillfällig och inte påverkar trafiksäkerheten.

Den bestämmelse som har gällt nationellt bedöms i fråga om förutsättningen liten skala uppfylla direktivets krav på tillfällighet. Någon definition som motsvarar direktivets definition av landsbygdsområden finns inte i de gällande nationella undantagen i fråga om yrkeskompetens, och att kräva och fastställa en sådan kan leda till icke-önskade slutresultat, såsom att transportsträckorna förlängs, om man måste köra runt stadsregioner och tätt bebyggda regioner vid transporterna. Därför föreslås det att man genom att kräva en viss torg- eller marknadsplats vart egna produkter får transporteras uppfyller det nationella spelrum som direktivet medger i definitionen av transportområdet, även om det inte uttryckligen är landsbygd. Enligt skälen till direktivet bör medlemsstaterna på grund av skillnaderna mellan olika landsbygdsområden inom unionen i fråga om förhållanden såsom geografi, klimat och befolkningstäthet ha rätt att avgöra huruvida sådant framförande kan anses som tillfälligt och huruvida ett sådant undantag påverkar trafiksäkerheten, till exempel på grundval av vägtyp, trafikvolym eller förekomst av sårbara trafikanter.

Som ett alternativ för att definiera landsbygd har man utvärderat användningen av invånartäthet. Till exempel enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 får en medlemsstat med kommissionens förhandsgodkännande inom sitt eget territorium medge mindre betydande undantag från kör- och vilotiderna för fordon som används i på förhand fastställda områden med en befolkningstäthet under fem personer per kvadratkilometer, i följande fall:

- nationell linjetrafik för persontransporter, där tidtabellen bekräftats av myndigheterna, i vilket fall endast undantag som avser raster får medges, och

- nationell godstrafik på väg, för egen räkning eller för uthyrning eller mot ersättning, som inte påverkar den inre marknaden och som behövs för att bibehålla vissa industrisektorer på det berörda territoriet och där det i bestämmelserna om undantag i denna förordning fastställs en begränsad körradie på högst 100 km.

En vägtransport får med detta undantag omfatta en körning till ett område med en befolkningstäthet på fem personer eller fler per kvadratkilometer i enda syfte att inleda eller avsluta körningen. Sådana åtgärder ska vara proportionerliga till sin art och sitt omfång.

Med stöd av den nämnda artikeln föreskrivs det nationellt i statsrådets förordning om utfärdande av färdskrivarkort och undantag vid användning av färdskrivare (507/2018) att man i fråga om pauserna i bussar i linjetrafik får avvika från kör- och vilotidsförordningen om fordonet används i Lapplands län, Norra Österbottens län eller Kajanalands län eller i sådana kommuner där befolkningstätheten är mindre än fem invånare per kvadratkilometer. Undantaget gäller dessutom fordon som används för resor med start- eller slutpunkt i något av dessa områden. Undantaget gäller inte fordon som används i Uleåborg eller i Kajana. Eftersom det inte finns motsvarande något motsvarande befolkningstäthetskrav i direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik, eftersom det i praktiken är svårt att övervaka det och det nämnda undantaget dessutom redan tillämpats nationellt i fråga om transport av egna varor för försäljning, föreslås det inte att kravet gällande landsbygd och definitionen ska fogas till bestämmelsen.

Enligt den nya 9 punkten i paragrafen krävs det inte heller yrkeskompetens om fordonet används av ett företag för transport av dess egna produkter och företaget är ett jordbruks-, trädgårds-, skogs-, uppfödning- eller fiskeriföretag, om framförandet av fordonet inte ingår som en del i förarens huvudsakliga sysselsättning och det avstånd fordonet framförs inte överstiger 100 kilometer från företagens hemort. Genom den punkten genomförs artikel 2.3 i direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik, enligt vilken direktivet inte ska tillämpas på förare av fordon som används eller hyrs utan förare av jordbruks-, trädgårds-, skogs-, uppfödning- eller fiskeriföretag för godstransporter inom ramen för företagets egen verksamhet; direktivet ska dock tillämpas om framförandet av fordonet ingår som en del i förarens huvudsakliga sysselsättning eller om framförandet av fordonet överstiger ett i nationell rätt fastställt avstånd från den plats där företaget som äger, hyr eller leasar fordonet är beläget. Den avståndsgräns på 100 kilometer som föreslås i bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 7 § 1 mom. i statsrådets förordning om utfärdande av färdskrivarkort och undantag vid användning av färdskrivare om det transportavstånd för vilket artiklarna 5–9 i kör- och vilotidsförordningen inte behöver följas eller färdskrivare användas i fordon som används eller hyrs utan förare av företag som bedriver jordbruk, trädgårdsodling, husdjurskötsel eller fiske, förutsatt att det med fordonet i liten omfattning transporteras egna produkter som säljs på ett torg eller i övrigt på en bestämd plats.

**29 §. Grundläggande yrkeskompetens för lastbils- och bussförare.** Formuleringen i den sista meningen i paragrafens 2 mom. preciseras så att grundläggande yrkeskompetens enligt den ska avläggas särskilt för utövande av respektive lastbilsförar- eller bussföraryrke och att den övriga utbildning som förutsätts i Europeiska unionens lagstiftning där kan räknas till godo. Lagens tidigare ordalydelse var vidare eftersom det där bara allmänt konstaterades att den avsedda kompetensen kan räknas till godo ”så som särskilt föreskrivs om det”. I 4 mom. föreslås en teknisk precisering om tillgodoräknande av övrig utbildning: Genom förordning av statsrådet får närmare bestämmelser utfärdas om innehållet i den grundläggande yrkeskompetens som avses i denna paragraf samt om i 1 mom. avsedda hävdvunna rättigheter, i 2 mom. avsett tillgodoräknande av övrig utbildning och genomförandet av i 3 mom. avsedd utbildning.

**34 §. Fortbildning.** Bemyndigandet att utfärda förordning i paragrafens 4 mom. preciseras så att det genom förordning av statsrådet utfärdas närmare bestämmelser om fortbildningens innehåll, tillgodoräknande i fortbildningen av övrig utbildning som förutsätts i unionens lagstiftning (ny punkt), tidpunkten då fortbildningen ska genomgå och hur den ska genomföras samt övriga krav som gäller fortbildningen.

**38 §. Förvaring av dokument som gäller lastbils- och bussförarens yrkeskompetens.** Till 1 mom. i paragrafen fogades en bestämmelse om att utbildningscentrumet ska förvara också dokument som gäller utbildning för grundläggande yrkeskompetens. Utbildningscentrumet ska förvara alla uppgifter om ordnandet av utbildning, t.ex. bevis på att utbildning genomgått eller prov avlagts eller andra dokument om utbildning med uppgifter om t.ex. datum och ämnesområden för utbildningar som en kund genomgått. Kravet att förvara uppgifter gäller också uppgifter i elektronisk form. Enligt statsrådets förordning om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare ska uppgifter om genomgången utbildning anmälas till trafik- och transportregistret.

Uppgifterna ska förvaras under de sex kalenderår som följer på det år då utbildningen slutfördes. Därefter ska alla personuppgifter om dem som genomgått utbildningen utplånas. Förvaring av uppgifterna i sex år motsvarar den motsvarande bestämmelsen i körkortslagen. I paragrafen stryks som onödigt bemyndigandet att genom förordning av statsrådet utfärda närmare bestämmelser om förvaringstiderna för de dokument som avses i paragrafen. Det ska föreskrivas på lagnivå om förvaringen av uppgifterna, vilket också har konstaterats i grundlagsutskottets utlåtandep Praxis.

## **7.2 Lag om ändring av körkortslagen**

**2 §. Begränsning av tillämpningsområdet.** I paragrafen görs en ändring som inte beror på implementeringen av direktivet. Paragrafens 2 mom. preciseras genom att det till den sista meningen fogas bestämningen ”motordrivet” till två- eller trehjuligt fordon, så att det inte kan bli det minsta oklart vilka alla fordon som avses i momentet. Tillämpningsområdet gäller därmed inte t.ex. tvåhjuliga kärror som dras av hästar. En motsvarande exaktare formulering finns redan annanstans i paragrafen.

**5 §. Ålderskrav.** I paragrafen görs en ändring som inte beror på implementeringen av direktivet. Genom ändringen stryks 5 § 3 mom. Enligt 5 § 1 mom. 9 punkten underpunkt b i körkortslagen är minimiåldern för körkort 18 år för kategori D, om personen har avlagt yrkesinriktad grundexamen för bussförare och har annan grundläggande yrkeskompetens för bussförare än sådan som förvärvats genom en utbildning i snabbare tempo. Enligt 2 mom. i samma paragraf ska av den som genomgår en yrkesutbildning för förare enligt 33 § 1 mom. i lagen om transportservice

som omfattar avläggande av grundläggande yrkeskompetens och som har ett godkännandedokument enligt den paragrafen, inte krävas den grundläggande yrkeskompetens för att avlägga examen för kategori D som avses i 1 mom. 9 punkten. Innan den ovannämnda grundläggande yrkeskompetensen uppnås gäller den körrätt som avses i detta moment endast vid transporter som genomförs med godkännandedokument eller då det ålderskrav som föreskrivs uppfylls på annan grund.

Enligt 5 § 3 mom. gäller ålderskravet i 1 mom. 9 punkten underpunkt b också erhållande av körkort för kategori D för körning enligt 33 § i lagen om transportservice, om det gäller en sådan yrkesinriktad grundexamen enligt den underpunkten som omfattar minst 180 kompetenspoäng, förutsatt att studeranden har avlagt minst 90 kompetenspoäng för att sköta uppgiften som bussförare för persontrafik och studeranden har grundläggande yrkeskompetens för bussförare som förvärvats på något annat sätt än genom en utbildning för grundläggande yrkeskompetens i snabbare tempo. Som bevis på genomförandet av den utbildning som avses i momentet har man i praktiken gett ett s.k. rektorspapper (rehtorin paperi).

Enligt formuleringen i det 5 § 3 mom. i körkortslagen som trädde i kraft den 1 juni 2011 har ålderskravet 18 år också gällt erhållande av körkort för kategori D för körning enligt 6 § i lagen om yrkeskompetens, om det gäller sådan yrkesinriktad bussförarutbildning enligt den punkten som grundar sig på en läroplan och omfattar 120 studieveckor, förutsatt att studeranden har avlagt minst 60 studieveckor bussförarutbildning för persontrafik och fått 280 timmar utbildning för grundläggande yrkeskompetens för bussförare. Körkortet för kategori D gäller bara i Finland innan innehavaren uppfyller ålderskravet i 9 a-punkten.

I den gällande körkortslagen föreskrivs det redan i 5 § 2 mom. om ålderskravet 18 år för kategori D vid transporter som genomförs med godkännandedokument. Inte heller yrkesutbildning ordnas numera i regel som den treåriga läroplansbaserade utbildning som nämns i den ursprungliga bestämmelsen och motiveringen till den. I praktiken kan studerandena inte heller avlägga de 90 kompetenspoäng som förutsätts i bestämmelsen för att sköta uppgiften som bussförare för persontrafik före erhållande av körkort. Därför kan tillämpningsområdet för 5 § 3 mom. i körkortslagen ifrågasättas och momentet strykas som onödigt.

**6 §. Körrätt.** I paragrafens 3 mom. 2 och 3 punkten görs behövliga tekniska korrigeringar som hänför sig till hänvisningsnumreringen: Både i 2 och 3 punkten ska det hänvisas till 5 § 2 mom., inte till 3 mom.

**9 §. Att ansöka om körkortstillstånd.** I paragrafens 2 mom. görs en behövlig teknisk korrigering i hänvisningsnumreringen. Det ska hänvisas till 5 § 5 mom., inte till 6 mom.

**10 §. Bilagor till ansökan.** I paragrafens 1 mom. görs en behövlig teknisk korrigering i hänvisningsnumreringen. Det ska hänvisas till 5 § 3 mom., inte till 4 mom.

**16 §. Villkor och begränsningar i körkort.** I paragrafens 1 mom. görs en behövlig teknisk korrigering i hänvisningsnumreringen. Det ska hänvisas till 5 § 2–3 mom., inte till 2–4 mom.

**17 §. Medicinska krav för körkort i grupp 1.** I paragrafen görs en ändring som inte beror på implementeringen av direktivet, genom vilken det fogas ett nytt 3 mom. till paragrafen om att epileptiska anfall som endast inträffar i sömntillstånd ska bedömas på samma sätt som anfall i vaket tillstånd när man bedömer om kraven på körhälsa uppfylls.

Enligt 12 § 1 mom. 1 punkten i körkortslagen kan körkortstillstånd beviljas om den sökande uppfyller de medicinska kraven för körkortstillstånd. Enligt 17 § 1 mom. 3 punkten i lagen är

ett krav för att få körkortstillstånd för kategorierna i grupp 1 att sökanden inte får ha något men, någon sjukdom eller någon kroppsskada som nämns i bilaga III till körkortsdirektivet och som i väsentlig grad försämrar hans eller hennes förmåga att köra ett fordon i den kategori som avses i detta moment eller, om sökanden har ett men, en sjukdom eller en kroppsskada som påverkar körförmågan, får detta inte i någon väsentlig grad försämma förmågan att köra ett fordon utrustat med automatväxel, alkolås eller särskilda manöverorgan. Enligt 2 mom. i paragrafen får Transport- och kommunikationsverket meddela närmare föreskrifter om hur övriga medicinska krav enligt 1 mom. 3 punkten uppfylls. Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om de kontroller som ska göras för att undersöka om de medicinska kraven är uppfyllda och för att bedöma förarens hälsa och om innehållet i kontrollerna så att kraven i körkortsdirektivet och kraven på trafiksäkerhet uppfylls. Enligt detaljmotiveringen till 17 § i regeringens proposition med förslag till körkortslag och vissa lagar som har samband med den (RP 212/2010 rd) innehåller förslaget ändringarna i hälsokraven beträffande syn, diabetes och epilepsi enligt kommissionens direktiv 2009/113/EG.

Europeiska kommissionen har antagit direktiv 2009/113/EG om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG om körkort, genom vilket bl.a. punkt 12 om epilepsi i bilaga III till direktiv 2006/126/EG har ersatts. I punkt 12.5 konstateras det i fråga om epilepsi att förare och sökande kan förklaras kunna föra ett motorfordon efter att ha varit anfallsfria under en ettårsperiod. I punkt 12.6 konstateras det i fråga om anfall som inträffar enbart i sömntillstånd att sökande eller förare som aldrig drabbats av anfall annat än i sömntillstånd kan förklaras kunna föra ett motorfordon förutsatt att detta sjukdomsmönster kunnat fastställas under en period som inte är kortare än den anfallsfria period som krävs vid epilepsi.

I Anvisningar för bedömning av körhälsan för läkare, som Trafiksäkerhetsverket (numera Transport- och kommunikationsverket) gav den 16 maj 2017, konstateras det i fråga om epilepsi att om det har gått mindre än tre år sedan föregående epileptiska anfall, leder ett nytt sporadiskt anfall till ett tolv månaders körförbud. I anvisningarna konstateras det också att ovan nämnda anvisningar gäller alla epileptiska anfall oavsett slag eller när de förekommer. Därmed behandlas anfall i sömnen på samma sätt som anfall i vaket tillstånd.

I bilaga III till körkortsdirektivet föreskrivs det om minimikrav i fråga om fysisk och psykisk lämplighet att föra motordrivna fordon. I 5 punkten i bilagan föreskrivs det att medlemsstaterna får fastställa strängare krav för utfärdande eller förnyelse av körkort än de som fastställs i bilagan. I ingressen till direktivet om ändring av körkortsdirektivet (2009/113/EG) konstateras det likaså att medlemsstater kan införa normer som är strängare än minimikraven i EU-bestämmelserna.

En läkare ska alltid göra en anmälan till polisen om att en förarens hälsotillstånd har försämrats när det bedöms att föraren kommer att vara oförmögen att köra i minst sex månader. I Finland har man beslutat att förhålla sig strängare än i direktivet till epileptiska anfall som inträffar i sömnen. Enligt de neurologer med stor erfarenhet av körhälsobedömningar som varit med och utarbetat kapitlet om neurologiska sjukdomar i anvisningarna för bedömning av körhälsan och som Transport- och kommunikationsverket konsulterat medför epileptiska anfall i sömnen en större risk för anfall också i vaket tillstånd. Ofta får de som har epilepsi anfall både i vaket tillstånd och i sömnen. Det finns epileptiska syndrom där anfällen huvudsakligen uppstår i sömnen, men också då är anfall möjliga när personen är vaken. De som har anfall i sömnen kan också ha mindre anfall i vaket tillstånd som de inte själva identifierar men som kan vara av betydelse för trafiksäkerheten. Därför är det med tanke på trafiksäkerheten motiverat att förhålla sig på samma sätt till epileptiska anfall som inträffar i sömntillstånd som anfall i vaket tillstånd.



**30 §.** När körkortstillstånd och andra tillstånd förfaller samt förstörande av körkort. I paragrafen görs en ändring som inte beror på implementeringen av direktivet. I 1 mom. korrigeras tiden för när ett körkortstillstånd förfaller till tre år (inte två år), vilket motsvarar 14 § 3 mom. i körkortslagen, enligt vilken körkortstillstånd gäller i tre år.

**42 §.** Förutsättningar för undervisningstillstånd för körkort i grupp 1. I paragrafen görs en ändring som inte beror på implementeringen av direktivet. Paragrafens 3 mom. 3 punkt ändras så att endast bekräftade uppgifter om sökanden ur straffregistret eller bötesregistret inverkar på undervisningstillståndet. Genom den här ändringen görs kontrollen av brottslig bakgrund för undervisningstillstånd med hjälp av Rättsregistercentralens kontroller av straffregisterutdrag och utdrag ur bötesregistret. Man använder alltså inte längre informationssystemet för polisärenden vid tillståndsprövningen. Ur informationssystemet för polisärenden fås uppgifter om brottsanmälan, om hur undersökningen fortskrider och om huruvida ärendet har gått till åtalsprövning. Utifrån dessa uppgifter kan man ännu inte fatta beslut om att avslå en tillståndsansökan, utan man måste försäkra sig om att personen är skyldig genom att invänta domstolens avgörande i målet. Detta kan utan grund fördröja kundens ansökningsärende, om det inte finns andra bekräftade anteckningar om kunden i straffregistret som kan inverka på beviljandet av tillstånd. I fortsättningen görs prövningen av tillståndsvillkoren endast utifrån bekräftade anteckningar i straffregistret.

Innehavaren av ett undervisningstillstånd ska uppfylla kraven för beviljandet av tillståndet under tillståndets hela giltighetstid. Om en gärning i åtalsprövning skulle inverka på beviljande av undervisningstillstånd, ska polisen med stöd av 45 § i körkortslagen återkalla kundens undervisningstillstånd efter domen. Om åtalsprövningen gäller ett körförbudsbrott förhindrar uppgifterna om förarens trafikbrott i trafik- och transportregistret och körförbud i samband med dem beviljandet av undervisningstillstånd och man behöver inte utnyttja informationssystemet för polisärenden i fråga om dessa gärningar.

**81 §.** Tillsyn över bilskolor. I paragrafen görs en ändring som inte beror på implementeringen av direktivet. I 4 mom. preciseras innehållet i den elevbokföring som förs av bilskolorna och andra som omfattas av paragrafens tillämpningsområde. Till momentet fogas också en bestämmelse om förvaringstiden. Paragrafen tillämpas utöver på bilskolorna också på de i 35 § 5 mom. och 37 § 3 mom. i körkortslagen avsedda aktörer inom trafiksäkerhetsbranschen (och i fall enligt 37 § under vissa förutsättningar också andra branscher) som godkänts av Transport- och kommunikationsverket samt på förarutbildning enligt 35 § som ges i grundskolan och inom utbildning på andra stadiet.

Enligt paragrafen ska bilskolan föra bok över sina elever och den undervisning de fått, de fordon som använts i undervisningen, undervisningssättet och de utbildningsintyg som utfärdats över utbildningen. Uppgifterna om eleven ska antecknas i elevbokföringen i en sådan form som möjliggör identifiering av personen. Med uppgifter som ska bokföras om eleven avses hela namnet och personbeteckningen. Personbeteckningen får behandlas förutsatt att villkoren i 29 § i dataskyddslagen (1050/2018) uppfylls, och villkoren uppfylls eftersom det är viktigt att entydigt identifiera den registrerade för att utföra en i lag angiven uppgift, dvs. för elevbokföringen, så att identiteten hos den som får undervisning kan kontrolleras.

I elevbokföringen antecknas uppgifter om undervisningen med hjälp av vilka man i efterhand kan konstatera att undervisningen har skett i enlighet med bestämmelserna. Med uppgifter om undervisningen och de fordon som använts i undervisningen avses undervisningens körrättskategori, datum då undervisningen inleddes, teori- och körundervisningslektionernas tidpunkt, längd och teman, uppgifter om den som gett undervisningen och undervisningsfordonets märke, modell och registreringstecken. Med teman avses t.ex. innehåll enligt kraven för obligatorisk

utbildning samt de teman som behandlats på teori- och körlektionerna, såsom landsvägskörning, tätortskörning, körning vid halt väglag och undervisning i manövrering av fordonet.

Dessutom ska det i elevbokföringen göras anteckningar om undervisningssättet, t.ex. undervisning med simulator. Utöver undervisning med simulator ska uppgifter om andra undervisningssätt dessutom för varje undervisningstillfälle antecknas i elevbokföringen. Andra undervisningssätt är t.ex. närundervisning, virtuell undervisning, e-lärande och körundervisning i trafiken. Med virtuell undervisning avses distansundervisning, där eleven med hjälp av en teknisk anslutning deltar i teoriundervisning som läraren håller enligt kraven i undervisningsplanen, lagstiftningen och myndighetsföreskrifter. Med e-lärande avses det att eleven självständigt utför teoretiska studier enligt kraven i undervisningsplanen, lagstiftningen och myndighetsföreskrifter med ett program och en lärare som stöder inläringen via en teknisk anslutning.

Förvaringstiden för elevbokföringen är sex kalenderår och den anses börja vid ingången av det kalenderår som följer på det år då undervisningen ordnades. Förvaringstiden motsvarar bestämmelsen i 2 kap. 10 § 2 mom. i bokföringslagen (1336/1997), enligt vilken räkenskapsperiodens verifikationer, korrespondens om affärshändelser och annat bokföringsmaterial än sådant som nämns i 1 mom. ska bevaras minst sex år från utgången av det år då räkenskapsperioden har upphört, om inte längre bevaringstid föreskrivs någon annanstans i lag. Den exakta tidsfrist som anges i bestämmelsen underlättar verksamheten för bilskolorna och andra som omfattas av paragrafens tillämpningsområde. Tidsfristen underlättar också myndigheternas tillsynsarbete när det gäller att samordna tillsynen enligt körkortslagen och skattemyndigheternas tillsyn. Uppgifterna i elevbokföringen betjänar också Transport- och kommunikationsverkets tillsynsuppgift vid efterhandskontrollen av undervisningsuppgifter om förarutbildning som ges klassvis. Bemyndigandet att meddela närmare föreskrifter stryks som obehövligt i paragrafen.

**113 §. Övriga övergångsbestämmelser.** I paragrafen görs en ändring som inte beror på implementeringen av direktivet. Till paragrafen fogas ett moment där det bestäms om övergångstiden för ändringarna i 81 § 4 mom. Övergångsbestämmelsen behövs för att man genom förvaring av nuvarande elevbokföring tryggar bilskolornas och vissa andra aktörers rätt att förvara uppgifter, elevernas rätt att få information och fullgörandet av Transport- och kommunikationsverkets tillsynsskyldighet.

## **8 Bestämmelser på lägre nivå än lag**

En del av direktivets bestämmelser genomförs på lägre nivå än lag genom statsrådets förordning om ändring av statsrådets förordning om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare. Hänvisningen i 2 § 2 mom. i förordningen ändras från den gamla numreringen i lagen om transportservice (avdelning II 3 kap. 6 §) till 31 § i den nya fortlöpande numreringen.

I 3 § i förordningen föreskrivs det om tillgodoräknande av annan utbildning i utbildning för yrkeskompetens. I enlighet med direktivet kan utbildning som gäller transport av farligt gods, utbildning om medvetenhet rörande funktionshinder, utbildning om djurtransporter och kompetens som krävs av en trafikansvarig enligt EU:s förordning om trafikidkare räknas till godo. Dessutom föreslås bestämmelser om till vilka delar kompetensen hos en trafikansvarig (tidigare kallad transportföretagarkompetens) kan räknas till godo i utbildningen av bussförare och utbildning av lastbilsförare. Dessutom föreskrivs det att omfattningen av den utbildning som ersätts inom fortbildning är en period på högst sju timmar av 35 timmar obligatorisk utbildning eller två perioder på sju timmar om det är fråga om specialutbildning för transport av farligt gods, under förutsättning att detta är den enda övriga utbildning som har beaktats i fortbildningen.

Förordningens 4 § preciseras så att fortbildning enligt den ska ges i perioder på minst sju timmar och att en sådan period kan fördelas på högst två på varandra följande dagar. Till förordningen fogas en ny 9 a §, där det föreskrivs att en tredjelandsmedborgare som är anställd hos ett företag i en EES-stat eller som ett företag i en EES-stat anlitar som förare kan styrka sin yrkeskompetens med ett förartillstånd. Dessa förare kan på det sätt som avses i 41 § 2 mom. i lagen om transportservice styrka sin yrkeskompetens med ett förartillstånd, där den medlemsstat som utfärdat förartillståndet i tillståndets avsnitt för anmärkningar har angett unionskod 95

Förordningens 11 § 3 mom. preciseras så att det blir konkretare genom att också undervisningsplanen och villkoren för genomförandet av utbildningen särskilt nämns i samband med de allmänna kraven på undervisningen och givandet av den samt den allmänna organiseringen och övervakningen av verksamheten enligt vilka undervisningsmetoderna ska väljas. Till paragrafen fogas också ett nytt 4 mom. som innehåller de villkor och begränsningar som direktivet förutsätter för e-lärande. Enligt det kan undervisningen ges med hjälp av informations- och kommunikationstekniska verktyg genom en teknisk anslutning som möjliggör ett tillförlitligt fastställande av identiteten på den som utbildas och en växelverkan i realtid mellan läraren och den som utbildas under hela den tid som lektionen pågår. För e-lärande ska lämpliga läroämnen väljas där informations- och kommunikationstekniska verktyg kan användas så effektivt som möjligt. Praktiska övningar får inte utföras som e-lärande. I fortbildningen får e-lärandet enligt direktivet utgöra högst 12 timmar. Direktivet möjliggör inga nationella avvikelser från timantalet åt någotdera hållet.

## **9 Ikraftträdande**

Det föreslås att lagarna träder i kraft den 23 maj 2020. Enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/645 om ändring av direktiv 2003/59/EG om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport och direktiv 2006/126/EG om körkort ska medlemsstaterna senast den 23 maj 2020 sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa direktivet, med undantag för de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa artikel 1.6 i direktivet, vilka ska sättas i kraft senast den 23 maj 2021. Medlemsstaterna ska genast underrätta kommissionen om lagstiftningen (notifiering). Betydande fördröjning av lagförslagen kan leda till att kommissionen inleder ett överträdelseförfarande, under vilket medlemsstaten ska lämna en utredning om den lagstiftning som bereds och en uppskattad tidpunkt för när den ges.

## **10 Verkställighet och uppföljning**

Direktivet innehåller inte någon så kallad översynsklausul enligt vilken kommissionen efter en viss tid ska undersöka hur EU-rättsakten fungerar. I direktivet krävs det inte heller särskilt att medlemsstaterna ska informera kommissionen om hur lagstiftningen fungerar. Trots det behandlas direktivets funktion samt eventuella problem- och tolkningspunkter och nationella frågor regelbundet i kommissionens körkorts- och yrkeskompetenskommittéer (Working Group of Experts on the Initial Qualification and Periodic Training of Drivers of Certain Road Vehicles for the Carriage of Goods or Passengers). Finlands representant i kommittéerna är Transport- och kommunikationsverket, som regelbundet samlar uppgifter om hur yrkeskompetens- och körkortsdirektivet fungerar och eventuella ändringsbehov också från intressentgrupper. Kommissionen förväntas under de närmaste åren anta ett förslag till en totalreform av körkortsdirektivet, i samband med vilken man kommer att göra en detaljerad studie av hur EU-lagstiftningen och den nationella lagstiftningen i anslutning till den fungerar.

## 11 Förhållande till andra propositioner

Lagförslagen är inte beroende av andra regeringspropositioner. Samtidigt bereds bestämmelser på lägre nivå som en förordning om ändring av statsrådets förordning om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare. Transport- och kommunikationsverket kan vid behov utfärda föreskrifter som kompletterar lagen inom ramen för de bemyndiganden att meddela föreskrifter som getts verket.

## 12 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

De lagförslag som hänför sig till ändringarna i direktivet överensstämmer med grundlagen och uppfyller de krav som följer av Europakonventionen och andra internationella människorättsförpliktelser som är bindande för Finland samt de skyldigheter som de grundläggande rättigheterna inom EU medför. Lagförslagen ska utarbetas med beaktande av rättspraxis i Europeiska människorättsdomstolen och EU-domstolen, där det har konstaterats att de begränsningar och villkor som hänför sig till förvärvande av yrkeskompetens inverkar på näringsfriheten, men begränsningarna är motiverade med avseende på trafiksäkerheten och miljöskyddet. Lagförslagen innehåller inga bestämmelser som har ett känsligt samband med de grundläggande fri- och rättigheterna och det finns i princip inte behov av grundlagsutskottets bedömning av bestämmelsernas grundlagsenlighet eller förhållande till förpliktelser som gäller mänskliga rättigheter.

### *Förvaring av elevbokföringen och personuppgifter i anslutning till den*

I propositionen föreslås bestämmelser i körkortslagen som gäller förvaringstiden för elevbokföringen och personuppgifter i anslutning till elevbokföringen. Propositionen hänför sig inte till direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik eller körkortsdirektivet som ska genomföras, utan är en separat proposition.

Enligt 81 § i körkortslagen (386/2011), där det föreskrivs om tillsyn över bilskolor, ska bilskolorna föra bok över eleverna och de utbildningsintyg som utfärdats över utbildningen. Bestämmelserna om tillsyn över bilskolor, såsom 81 §, tillämpas med stöd av 35 och 37 § i körkortslagen utöver på bilskolorna också på de i 35 § 5 mom. och 37 § 3 mom. i körkortslagen avsedda aktörer inom trafiksäkerhetsbranschen (och i fall enligt 37 § under vissa förutsättningar också andra branscher) som godkänts av Transport- och kommunikationsverket samt på förarutbildning enligt 35 § som ges i grundskolan och inom utbildning på andra stadiet. Enligt 81 § får Transport- och kommunikationsverket meddela närmare föreskrifter om de anmälningar som ska göras om elever och om elevbokföringen.

Bestämmelser om behandling av personuppgifter finns i dataskyddslagen (1050/2018) och i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning), nedan *dataskyddsförordningen*. Genom den ändring som görs i körkortslagen kompletteras annan sektoriell allmän lagstiftning, såsom lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999).

Den i dataskyddsförordningen avsedda personuppgiftsansvarige är i detta fall en bilskola, en annan godkänd aktör i trafiksäkerhetsbranschen eller någon annan bransch i enlighet med 35 eller 36 § i körkortslagen eller en i 35 § i körkortslagen avsedd grundskola eller läroanstalt som ordnar utbildning på andra stadiet. Dessa personuppgiftsansvariga ansvarar för att den registrerade rättigheter enligt dataskyddslagen och dataskyddsförordningen tillgodoses.

Det att dessa registeransvariga samlar in och behandlar personuppgifter baserar sig på 81 § i körkortslagen enligt vilken de ska föra bok om sina elever. I artikel 6.1 i dataskyddsförordningen föreskrivs det om laglig behandling av personuppgifter. Behandlingen av personuppgifter ska alltid ha en rättslig grund enligt artikel 6.1 i dataskyddsförordningen. I detta fall är det fråga om en situation som avses i artikel 6.1 c i dataskyddsförordningen, där behandlingen är nödvändig för att fullgöra en rättslig förpliktelse som åvilar den personuppgiftsansvarige, dvs. förpliktelsen om elevbokföring enligt 81 § i körkortslagen. Enligt artikel 6.2 får medlemsstaterna behålla eller införa mer specifika bestämmelser för att anpassa tillämpningen av bestämmelserna i dataskyddsförordningen med hänsyn till behandling för att efterleva punkt 1 c och e genom att närmare fastställa specifika krav för uppgiftsbehandlingen och andra åtgärder för att säkerställa en laglig och rättvis behandling, inbegripet för andra specifika situationer då uppgifter behandlas i enlighet med kapitel IX. I artikel 6.3 föreskrivs det att grunden för behandlingen av personuppgifter ska fastställas i enlighet med unionsrätten eller en medlemsstats nationella rätt som den personuppgiftsansvarige omfattas av, om behandlingen är nödvändig för att fullgöra en rättslig förpliktelse som åvilar den personuppgiftsansvarige. I samma punkt finns en förteckning över bestämmelser som den rättsliga grunden för behandlingen kan innehålla. Bestämmelserna kan t.ex. gälla typen av och förvaringstider för de uppgifter som behandlas. Unionsrätten eller medlemsstaternas nationella rätt där det föreskrivs om den rättsliga grunden för behandlingen ska uppfylla ett mål av allmänt intresse och vara proportionell mot det legitima mål som eftersträvas. Bestämmelser om den rättsliga grunden för behandlingen finns i detta fall i Finlands lagstiftning, dvs. i 81 § i körkortslagen, där det föreskrivs om en skyldighet att ha elevbokföring.

Lagförslaget uppfyller ett mål av allmänt intresse, eftersom det är av allmänt intresse att alla kan se vilka uppgifter om deras teori- och körundervisning kan registreras i elevbokföringen och kan få uppgifter om undervisningen i fråga inom en bestämd tid. Dessutom är det av allmänt intresse att skattemyndigheternas och Transport- och kommunikationsverkets tillsynsmöjligheter förbättras när uppgifterna blir mera jämförbara. Propositionen är proportionell mot det legitima mål som eftersträvas, när man beaktar att det är fråga om en begränsad mängd personuppgifter och en begränsad förvaringstid för uppgifterna. I artikel 5 i dataskyddsförordningen föreskrivs det om principer för behandling av personuppgifter. I artikel 5.1 c föreskrivs det att personuppgifter ska vara adekvata, relevanta och inte för omfattande i förhållande till de ändamål för vilka de behandlas ("uppgiftsminimering"). Man har strävat efter att beakta detta när de uppgifter som ska anges i elevbokföringen har bestämts. Enligt artikel 5.1 e i dataskyddsförordningen ska personuppgifter förvaras i en form som möjliggör identifiering av den registrerade endast så länge som det behövs för att iaktta ändamålen med behandlingen ("lagringsminimering"). Man har strävat efter att beakta detta när det föreskrivits om förvaringstiden för uppgifterna.

De uppgifter som nämns i författningen hör i regel inte till särskilda kategorier av personuppgifter. Uppgifterna innehåller dock vissa uppgifter som hör till särskilda kategorier av personuppgifter, eftersom tidigare körrätt kan vara förenad med specialvillkor av vilka uppgifter om personens hälsotillstånd indirekt framgår, t.ex. en sjukdom eller kroppsskada. Bestämmelser om behandling av särskilda kategorier av personuppgifter finns i artikel 9 i dataskyddsförordningen och 6 § i dataskyddslagen. Enligt artikel 9.1 i dataskyddsförordningen är behandling av uppgifter om hälsa förbjuden, men i artikel 9.2 föreskrivs det om vissa undantag. Enligt 6 § 1 mom. 2 punkten i dataskyddslagen tillämpas artikel 9.1 i dataskyddsförordningen inte på sådan behandling av uppgifter som regleras i lag eller som föranleds av en uppgift som direkt har ålagts den personuppgiftsansvarige i lag. I detta fall är det fråga om en uppgift som direkt har lagts den personuppgiftsansvarige i lag, dvs. elevbokföring. I en sådan situation ska en personuppgiftsansvarig och ett personuppgiftsbiträde som behandlar personuppgifter i fråga om uppgifter som

hör till särskilda kategorier av personuppgifter enligt 6 § 2 mom. i dataskyddslagen vidta lämpliga och särskilda åtgärder för att skydda den registrerades rättigheter.

I artikel 13 i dataskyddsförordningen föreskrivs det om information som ska tillhandahållas om personuppgifterna samlas in från den registrerade. Sådana uppgifter är bl.a. syfte och rättslig grund för behandlingen av personuppgifter enligt artikel 13.1 c samt den period under vilken personuppgifterna kommer att förvaras eller, om det inte är möjligt, kriterierna för att fastställa denna period enligt artikel 13.2 a. Sålunda ska den personuppgiftsansvarige ge den registrerade information bl.a. om förvaringstiden för de uppgifter som samlats in om den registrerade.

#### *Epileptiska anfall nattetid*

I propositionen föreslås ett tillägg till körkortslagen som är åtskilt från och oberoende av implementeringen av direktivet. Enligt detta tillägg ska epileptiska anfall som förekommer nattetid jämföras med epileptiska anfall dagtid vid bedömningen av förarens hälsa. Ändringsbehovet grundar sig på högsta förvaltningsdomstolens årsboksavgörande HFD:2019:17. Enligt direktivet kan en medlemsstat ställa strängare krav på körhälsan än direktivets minimikrav om de är motiverade med avseende på trafiksäkerheten. Strängare medicinska krav begränsar rätten att få körkort för personer med vissa sjukdomar, varför det måste föreskrivas om dem på lagnivå. Epileptiska anfall nattetid har konstaterats utgöra en obestridlig och betydande risk för förarens körförmåga, varför det är nödvändigt att införa en begränsning i körkortslagen i fråga om dem.

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

Eftersom det i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/645 om ändring av direktiv 2003/59/EG om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport och direktiv 2006/126/EG om körkort finns bestämmelser som föreslås bli genomförda genom lag, föreläggs riksdagen följande lagförslag:

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

1.

## Lag

### om ändring av lagen om transportservice

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i lagen om transportservice (320/2017) (kompletteras senare)

28§

#### *Undantag från yrkeskompetenskrav på lastbils- och bussförare*

Föraren behöver dock inte yrkeskompetens, om

- 1) fordonets största tillåtna konstruktiva hastighet är högst 45 kilometer i timmen,
- 2) fordonet används av polisen, räddningsväsendet, en läroanstalt som svarar för utbildning inom räddningsbranschen, den prehospitaleda akutsjukvården, Försvarsmakten, Tullen eller gränsbevakningsväsendet för transporter som hänför sig till deras uppgifter,
- 3) fordonet provkörs eller flyttas i samband med reparation, underhåll eller besiktning, flyttas på depån i samband med tvättning, städning eller tankning eller provkörs i syfte att göra tekniska förbättringar eller om ett nytt eller ombyggt fordon provkörs innan det godkänns för trafik, under förutsättning att framförandet av fordonet inte är förarens huvudsakliga sysselsättning,
- 4) fordonet används i brådsakande nödsituationer för räddningsinsatser på order av polisen, räddningsmyndigheterna, Tullen eller gränsbevakningsväsendet,
- 5) fordonet används för erhållande av kör rätt, grundläggande yrkeskompetens eller fortbildning
  - a) i körundervisning, om fordonet inte används för kommersiell gods- eller persontransport
  - b) i kompletterande körundervisning i samband med utbildning som ordnas på arbetsplatsen, om föraren åtföljs av en person som innehar giltig yrkeskompetens för framförandet av fordonet eller en trafiklärare för fordonskategorin i fråga,
- 6) fordonet används i privat bruk för andra godstransporter än kommersiella godstransporter,
- 7) en buss som får framföras med kör rätt för fordon av klass D1, som är planerad och tillverkad för transport av högst 16 passagerare utöver föraren, används i privat bruk för andra än kommersiella persontransporter för transport av personer som bor i samma hushåll som föraren och högst tre andra personer och föraren eller någon av dem som bor i samma hushåll som föraren äger bussen, eller en annan buss används i privat bruk för andra än kommersiella persontransporter för transport av personer som bor i samma hushåll som föraren och någon av dem äger bussen,
- 8) fordonet används för transport av material, maskiner eller utrustning som föraren använder i sitt arbete, under förutsättning att framförandet av fordonet inte är förarens huvudsakliga sysselsättning, eller fordonet används för transport i liten skala av egna varor som föraren säljer på en bestämd plats, under förutsättning att framförandet av fordonet inte är förarens huvudsakliga sysselsättning, eller
- 9) fordonet får användas av ett företag för transport av dess egna produkter och företaget är ett jordbruks-, trädgårds-, skogs-, uppfödning- eller fiskeriföretag, om framförandet av fordonet inte ingår som en del i förarens huvudsakliga sysselsättning och det avstånd fordonet framförs inte överstiger 100 kilometer från företagens hemort.

29 §

31

## *Grundläggande yrkeskompetens för lastbils- och bussförare*

Yrkeskompetens förvärfvas genom utbildning för grundläggande yrkeskompetens för trafikformen i fråga och genom avläggande av det teoriprovet som ingår i utbildningen eller ett prov för grundläggande yrkeskompetens. Yrkeskompetensen gäller fem år och kan förlängas med fem år i taget genom fortbildning. Avläggande av grundläggande yrkeskompetens krävs inte av den på vilken på basis av tidpunkten för beviljande av körkort för trafikformen i fråga kan tillämpas bestämmelserna om hävdvunna rättigheter i artikel 4 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport och om ändring av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 och rådets direktiv 91/439/EEG samt om upphävande av rådets direktiv 76/914/EEG, nedan direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik.

De läroämnen som ingår i utbildningen för grundläggande yrkeskompetens samt målen för läroämnena anges i avsnitt 1 i bilaga I till direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik. De innehåller basuppgifter om kraven på verksamheten som förare, om omständigheter som påverkar säkerheten för förare, transporter och trafik samt om god yrkesutövning vid framförandet av fordonet och i andra föraruppgifter. Grundläggande yrkeskompetens avläggs särskilt för utövande av lastbilsföraryrke eller bussföraryrke och där kan annan utbildning som förutsätts i Europeiska unionens lagstiftning räknas till godo.

I samband med avläggande av grundläggande yrkeskompetens för bussförare genomförs också den utbildning rörande medvetenhet om funktionshinder som avses i artikel 16.1 b i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 181/2011 om passagerares rättigheter vid buss-transport och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004, nedan EU:s förordning om busspassagerares rättigheter.

Grundläggande yrkeskompetens ska förvärfvas enligt denna lag, om förarens permanenta boplatssort enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG om körkort är i Finland. Förare som är medborgare i andra länder och som är anställda hos ett företag som är etablerat i en EES-stat eller som anlitas som förare av ett företag som är etablerat i en EES-stat ska förvärva grundläggande yrkeskompetens enligt denna lag, om föraren är anställd hos ett företag i Finland eller har beviljats arbetstillstånd i Finland.

Genom förordning av statsrådet får närmare bestämmelser utfärdas om innehållet i den grundläggande yrkeskompetens som avses i denna paragraf samt om i 1 mom. avsedda hävdvunna rättigheter, i 2 mom. avsett tillgodoräknande av annan utbildning och genomförandet av i 3 mom. avsedd utbildning.

### 34 §

#### *Fortbildning*

För att upprätthålla och komplettera yrkeskompetensen eller för att den ska träda i kraft på nytt ska en förare genomgå fortbildning. I fortbildningen ska ingå undervisning i läroämnen som är viktiga i uppgiften som förare och som ingår i utbildningen för grundläggande yrkeskompetens samt undervisning om ett tryggt, ekonomiskt och miljövänligt körsätt. I undervisningen ska iaktas ett utbildningsprogram för fortbildning som fastställts av Transport- och kommunikationsverket.

Fortbildningen ska omfatta 35 timmar under en period på fem år. Över genomgången fortbildning ska ett intyg utfärdas. Om fortbildningen ges i flera avsnitt, ska ett intyg också utfärdas över ett avsnitt av fortbildningen som omfattar minst sju timmar utbildning.

En förare som har sin permanenta boplatssort i Finland eller som arbetar i Finland ska genomgå fortbildning enligt denna lag.

Genom förordning av statsrådet utfärdas närmare bestämmelser om fortbildningens innehåll, tillgodoräknande i fortbildningen av annan utbildning som förutsätts i unionens lagstiftning,



gäller fortbildningen.

38 §

*Förvaring av dokument som gäller lastbils- och bussförarens yrkeskompetens*

Utbildningscentrumet ska förvara de uppgifter som gäller ordnandet av utbildning och dem som genomgått utbildning under de sex kalenderår som följer på det år då utbildningen slutfördes, varefter uppgifterna om dem som genomgått utbildningen, inklusive personuppgifter, ska utplånas. Uppgifter får för behandlingen av ett ansökningsärende lämnas till den som beviljar yrkeskompetensbevis eller körkortstillstånd.

Den som ordnar prov ska förvara alla prov som den har ordnat och, om bara delar av ett prov har avlagts, de dokument som gäller delarna.

Denna lag träder i kraft den 20 .

---

## 2.

### Lag

#### om ändring av lagen om transportservece

I enlighet med riksdagens beslut  
ändras i körkortslagen (386/2011) §, § och § som följer:

#### 2 §

##### *Begränsning av tillämpningsområdet*

Det som i denna lag föreskrivs om kör rätt och om körkort och andra tillstånd eller intyg som ska medföras vid körning tillämpas på framförande av motordrivna fordon på sådana vägar som avses i vägtrafiklagen (267/1981).

Körkort krävs dock inte för att gående framföra ett motordrivet fordon som också är avsett att framföras gående, eller för att köra ett två- eller trehjuligt motordrivet fordon med en konstruktiv hastighet av högst 25 kilometer i timmen, som också fordonstillverkaren har fastställt som högsta konstruktiva hastighet för fordonet i samband med godkännandet av fordonet. Den som kör ett två- eller trehjuligt motordrivet fordon ska ha fyllt 15 år.

Denna lag gäller inte körkorts eller andra motsvarande tillstånds giltighet på Åland eller körkort utfärdade på Åland och deras giltighet i övriga delar av Finland, om inte något annat föreskrivs.

#### 5 §

##### *Ålderskrav*

Minimiåldern för körkort är

- 1) 15 år för kategori AM,
- 2) 16 år för kategori A1,
- 3) 18 år för kategori A2,
- 4) 24 år för kategori A alternativt 20 år, om personen har haft körkort för kategori A2 i minst två år,
- 5) 18 år för kategorierna B och BE,
- 6) 18 år för kategorierna C1 och C1E,
- 7) 21 år för kategorierna C och CE alternativt 18 år, om personen har annan grundläggande yrkeskompetens för lastbilsförare än sådan som förvärvats genom en utbildning i snabbare tempo,
- 8) 21 år för kategorierna D1 och D1E,
- 9) för kategorierna D och DE

a) 24 år alternativt 23 år, om personen har grundläggande yrkeskompetens för bussförare som förvärvats genom en utbildning i snabbare tempo, eller 21 år, om personen har annan grundläggande yrkeskompetens för bussförare än sådan som förvärvats genom en utbildning i snabbare tempo, eller

b) 18 år för kategori D, om personen har avlagt yrkesinriktad grundexamen för bussförare och har annan grundläggande yrkeskompetens för bussförare än sådan som förvärvats genom en utbildning i snabbare tempo,

10) 15 år för kategori T.

Av den som genomgår en yrkesutbildning för förare enligt 33 § 1 mom. i lagen om transport-service som omfattar avläggande av grundläggande yrkeskompetens och som har ett godkännandedokument enligt den paragrafen, krävs inte den grundläggande yrkeskompetens för att avlägga examen för kategorierna C, CE och D som avses ovan i 1 mom. 7 och 9 punkten. Innan den ovannämnda grundläggande yrkeskompetensen uppnås gäller den körrätt som avses i detta moment endast vid transporter som genomförs med godkännandedokument eller då det ålderskrav som föreskrivs uppfylls på annan grund.

Med avvikelse från 1 mom. är minimiåldern för körkort för kategori C dock 18 år och för kategori D 21 år, om personen avser att köra fordonet i enlighet med 28 § 2 eller 3 punkten i lagen om transportservice, med undantag för provkörning för besiktning. Körkortet gäller bara vid körning i Finland enligt detta moment. Begränsningen ska antecknas på körkortet, och den gäller till dess att personen i övrigt uppfyller kraven på minimiålder för körkortskategorin.

Minimiåldern för framförande av trehjulingar i kategori A anges i 7 § 1 mom.

Med avvikelse från 1 mom. 5 punkten är minimiåldern för körkort för kategori B och BE 17 år, om det är fråga om en person som studerar inom yrkesinriktad förarutbildning som omfattar erhållande av körrätt för lastbil eller buss. När personen anländer till teoriprovet ska studierna påvisas med ett intyg som läroanstalten utfärdar. Innan den minimiålder som föreskrivs i 1 mom. 5 punkten har uppnåtts berättigar körrätten endast till körningar i anslutning till utbildning som ordnas på en arbetsplats och som ingår i studier som avses i detta moment.

## 6 §

### *Körrätt*

---

För körrätt gäller dessutom följande begränsningar:

1) en körrättsinnehavare för kategori AM har inte körrätt för moped för kategori AM eller lätt fyrhjuling, om förarexamen har avlagts i Finland och förarexamen för liknande fordon inte har antecknats på körkortet och innehavaren inte har något annat körkort som ger körrätt för kategori AM,

2) körrätt för kategori C och CE saknas om körrättsinnehavaren inte längre uppfyller kravet enligt 5 § 2 mom. på grund av att han eller hon har avbrutit utbildningen för yrkesinriktad grundexamen och inte har i 5 § 1 mom. 7 punkten avsedd grundläggande yrkeskompetens, och körrätt för kategori D saknas om körrättsinnehavaren inte längre uppfyller kraven enligt 5 § 2 mom. på grund av att han eller hon har avbrutit utbildningen för yrkesinriktad grundexamen,

3) körrätt för framförande av ett fordon i kategori C eller D i andra syften än de som nämns i 5 § 3 mom. finns inte förrän ålderskraven i övrigt är uppfyllda.

---

## 9 §

### *Att ansöka om körkortstillstånd*

---

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

---

## 10 §

### *Bilagor till ansökan*

Till ansökan ska fogas

---

5) sådana upplysningar från en myndighet, arbetsgivaren, utbildningsanordnaren eller någon annan motsvarande aktör som gäller grunderna för att bevilja körkort och hur behövligt ett körkort är i arbetet, om ansökan gäller körkort för körning enligt 5 § 3 mom.

---

## 16 §

### *Villkor och begränsningar i körkort*

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

---

## 17 §

### *Medicinska krav för körkort i grupp 1*

För att få körkortstillstånd för kategorierna i grupp 1 ska följande medicinska krav uppfyllas:

1) den som ansöker om körkortstillstånd ska, om nödvändigt med korrigering linser, ha en binokulär synskärpa på minst 0,5 för båda ögonen tillsammans; den som ansöker om körkortstillstånd och är helt blind på ett öga eller endast använder det ena ögat för att se ska ha en synskärpa på minst 0,5 och ska ha haft denna monokulära syn tillräckligt länge för att ha vant sig vid den,

2) sökandens synfält ska uppfylla minimikraven på synfält i bilaga III till Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG om körkort, nedan körkortsdirektivet, så att synfältet inte i någon väsentlig grad försämrar hans eller hennes förmåga att riskfritt köra ett fordon som hör till denna grupp,

3) sökanden får inte ha något men, någon sjukdom eller någon kroppsskada som nämns i bilaga III till körkortsdirektivet och som i väsentlig grad försämrar hans eller hennes förmåga att köra ett fordon i den kategori som avses i detta moment eller, om sökanden har ett men, en sjukdom eller en kroppsskada som påverkar körförmågan, får detta inte i någon väsentlig grad försämrans förmågan att köra ett fordon utrustat med automatväxel, alkoholås eller särskilda manöverorgan.

Med avvikelse från det som i punkt 12.6 i bilaga III till körkortsdirektivet föreskrivs om epileptiska anfall som inträffar enbart i sömntillstånd, ska epileptiska anfall som inträffar i sömntillstånd bedömas på samma sätt som anfall i vakettillstånd vid en bedömning av om de medicinska kraven uppfylls.

En specialläkare får av särskilda skäl i sitt utlåtande avvika från körkortsdirektivets minimikrav på synfält enligt 1 mom. 2 punkten och anse att de medicinska kraven är uppfyllda, om kraven enligt bilaga III till körkortsdirektivet är uppfyllda i övrigt och ett körprov som avläggs vid behov talar för det. Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om hur kraven på synfält enligt 1 mom. 2 punkten uppfylls och om undantag från kraven på synfält samt om hur övriga medicinska krav enligt 1 mom. 3 punkten uppfylls. Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om de kontroller som ska göras för att undersöka om de medicinska kraven är uppfyllda och för att bedöma förarens hälsa och om innehållet i kontrollerna så att kraven i körkortsdirektivet och kraven på trafiksäkerhet uppfylls.

### 30 §

#### *När körkortstillstånd och andra tillstånd förfaller samt förstörande av körkort*

Ett körkortstillstånd förfaller tre år efter den dag då det beviljades till den del ett körkort eller ett temporärt körkort som motsvarar den kategori som antecknats i tillståndet inte har lämnats ut.

---

### 42 §

#### *Förutsättningar för undervisningstillstånd för körkort i grupp 1*

3) utifrån uppgifterna i straffregistret eller bötesregistret i övrigt med sitt handlande har visat sig vara uppenbart olämplig för undervisningsuppdrag.

---

### 54 §

#### *Förutsättningar för att delta i förarexamen*

Förutsättningar för att få delta i förarexamen är att

---

8) den som deltar i förarexamens teoriprov har vårdnadshavarens samtycke, om sådant krävs enligt 9 § 2 mom. eller 46 § 2 mom. och ett intyg utfärdat av läroanstalten, om ett sådant krävs enligt 5 § 5 mom.

---

### 81 §

#### *Tillsyn över bilskolor*

---

Bilskolan ska föra bok över sina elever och den undervisning de fått, de fordon som använts i undervisningen, undervisningssättet samt de utbildningsintyg som utfärdats över utbildningen. Bilskolan ska förvara den elevbokföring som avses i detta moment under de sex kalenderår som följer på det år då undervisningen ordnades, varefter elevbokföringen ska förstöras.

113 §

*Övriga övergångsbestämmelser*

---

På elevbokföring som gjorts innan xxx trädde i kraft, inklusive elevbokföring under övningsdelen och fördjupningsdelen, tillämpas bestämmelserna om förvaringstid i 81 § 4 mom.

Denna lag träder i kraft den 20 .

Helsingfors x.x.20xx

\_\_\_\_\_  
**Statsminister**

**Sanna Marin**

Kommunikationsminister Timo Harakka

*Valitse kohde.  
Parallelltext*

## **Lag**

### **om ändring av**

I enlighet med riksdagens beslut:

*Gällande lydelse*

[Text] # §

*Föreslagen lydelse*

[Text] # §

Denna lag träder i kraft den 20 .