

RP 50/2020 rd

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.

RP 50/2020 rd

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
MOTIVERING	3
1 Bakgrund och beredning	3
1.1 Bakgrund	3
1.2 Beredning	3
2 EU-rättsaktens målsättning och huvudsakliga innehåll	5
3 Nuläge och bedömning av nuläget	9
3.1 Undantag från yrkeskompetenskravet	9
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	13
4 Förslagen och deras konsekvenser	14
4.1 De viktigaste förslagen	14
4.2 De huvudsakliga konsekvenserna	15
5 Alternativa handlingsvägar och deras konsekvenser	17
5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser	17
5.2 Handlingsmodeller som används eller planeras i andra medlemsstater	18
6 Remissvar	18
7 Specialmotivering	22
7.1 Lag om ändring av lagen om transportservice	22
7.2 Lag om ändring av körkortslagen	27
8 Bestämmelser på lägre nivå än lag	31
9 Ikraftträdande	32
10 Verkställighet och uppföljning	33
11 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning	33
LAGFÖRSLAG	39
om ändring av lagen om transportservice	39
om ändring av körkortslagen	42
BILAGOR	46
PARALLELLTEXT	46
om ändring av lagen om transportservice	46
om ändring av körkortslagen	51
FÖRODNINGSKAST	57
om ändring av statsrådets förordning om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare ..	57

MOTIVERING

1 Bakgrund och beredning

1.1 Bakgrund

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.

1.2 Beredning

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 final¹. Ett offentligt samråd med berörda parter i anslutning till genomförandet hölls 17.7–25.10.2013 och slutfördes i oktober 2014². En extern uppdragstagare bistod kommissionen med en rapport om utvärderingen i efterhand och en stödundersökning i fråga om konsekvensbedömningen³.

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

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

² https://ec.europa.eu/transport/road_safety/take-part/public-consultations/cpc_en och https://ec.europa.eu/transport/road_safety/events-archive/2014_03_06_cpc_review_en

³ 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

RP 50/2020 rd

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 final⁴) samt ett förslag till en konsekvensbedömning SWD(2017) 27 final⁵.

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 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.

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

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

RP 50/2020 rd

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)⁶ (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

Kommunikationsministeriet inledde den 26 juni 2019 ett lagstiftningsprojekt om det nationella genomförandet av ändringarna i direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik och körkortsdirektivet. Regeringens proposition har beretts 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.

Arbetsdokument för projekten finns i offentlig webbtjänst på <https://oikeusministerio.fi/sv/projekt-och-lagberedning> med nummer [LVM017:00/2019](https://oikeusministerio.fi/sv/projekt-och-lagberedning)

2 EU-rättsaktens målsättning och huvudsakliga innehåll

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

⁶ 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)

RP 50/2020 rd

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.

Syftet med ändringarna i undantagen från tillämpningsområdet för direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik är att förbättra konsekvensen särskilt i förhållande till tillämpningsområdet för EU:s 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 EU-lagstiftning. 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 funktionsnedläggningar* 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 EU-lagstiftning 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. Artikeln har kompletterats med att om de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där yrkeskompetensbeviset erhållits inte kan ange EU-koden 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.

RP 50/2020 rd

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 1072/2009⁷, förutsatt att det är försedd med EU-kod 95. Vid tillämpning av detta direktiv ska den utfärdande medlemsstaten ange EU-kod 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 EU-kod 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 utslutande för att kontrollera efterlevnaden av detta direktiv, särskilt de utbildningskrav som fastställs i detta direktiv, i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679⁸. 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

⁷Europaparlamentets 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)

⁸ 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).

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.

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 transportererna ska minska med 60 procent fram till 2050. Kommissionen konstaterar att ökad tonvikt på utbildning i bränselnålare 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/EG⁹, 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

Direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik genomfördes ursprungligen nationellt genom lagen om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare som upphävdes genom den lag om ändring av

⁹ 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).

RP 50/2020 rd

lagen om transportservice (301/2018) som huvudsakligen trädde i kraft den 1 juli 2018. Bestämmelserna om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare överfördes till lagen om transportservice. Redan i samband med att lagen om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare stiftades 2007 föreskrevs det nationellt till vissa delar med avvikelse från direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik om undantagen från kraven på yrkeskompetens.

Med avvikelse från ordalydelsen i direktivet om yrkeskompetens i vägtrafiken har det i den nationella lagen redan sedan 2011 funnits en bestämmelse enligt vilken yrkeskompetens inte krävs vid transporter som hänför sig till uppgifterna för en läroanstalt som svarar för utbildning inom räddningsbranschen. Enligt artikel 2.1 b i direktivet ska direktivet inte tillämpas på förare av fordon som används bl.a. av brandväsendet och ambulanstjänsten när transporten utförs till följd av de uppgifter som ålagts dessa yrkeskårer. I direktivet nämns inte transporter vid läroanstalter som utbildar för sådana myndighetsuppgifter, men enligt en vid tolkning kan det vara fråga om fordon som används av brandväsendet eller ambulanstjänsten till följd av de uppgifter som ålagts dessa yrkeskårer.

Enligt det tidigare led f och det gällande led g i artikel 2 i direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik krävs yrkeskompetens inte för icke-kommersiell person- eller godstransport. Vid genomförandet av direktivet föreslogs det i regeringens proposition med förslag till lag om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare ett undantag om att användning av fordonet i privat bruk för andra än kommersiella person- och godstransporter inte skulle omfattas av tillämpningsområdet. Vid riksdagsbehandlingen fogades det dock en bestämmelse till lagen enligt vilken det vid privata transporter med buss utan yrkeskompetens får transporteras endast personer som bor i samma hushåll som föraren och någon av dem äger bussen (RP 149/2006 rd, KoUB 33/2006 rd, Rsv 251/2006). I andra fasen av lagen om transportservice utvidgades undantaget från kravet på yrkeskompetens vid busstransporter så att med minibuss förutom personer som bor i samma hushåll som föraren får transporteras högst tre andra personer (RP 145/2017 rd, KoUB 3/2018 rd, Rsv 20/2018 rd). I fråga om godstransporter överensstämmer undantaget i den nationella lagen med direktivet, dvs. yrkeskompetens krävs inte vid privata icke-kommersiella godstransporter.

I Finland har tillämpats ett undantag från kravet på yrkeskompetens som skiljer sig från direktivet och som gjordes av riksdagen (KoUB 20/2012 rd, RP 144/2012 rd) i samband med ändringen av lagen om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare (1083/2012). Undantaget gäller situationer när ett fordon flyttas i samband med reparation, underhåll eller besiktning samt flyttas på depån i samband med tvättning, städning eller tankning. Nu har det till direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik fogats ett undantag från kravet på yrkeskompetens i situationer där underhållspersonal förflyttar en buss utan passagerare 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. Den bestämmelse enligt vilken ett fordon utan yrkeskompetens får flyttas på depån i samband med tvättning, städning eller tankning verkar onödig om den tillämpas på det sätt som utskottet avsett endast vid körning på ett klart depåområde utan att röra sig på vägar som är avsedda för allmän trafik. Kravet på yrkeskompetens gäller enligt tillämpningspraxis även i övrigt endast trafik på vägar som är avsedda för allmän trafik. Enligt utskottets betänkande behöver det i fortsättningen utredas om tillämpningen av den föreslagna ändringen och tryggandet av effektiviteten när det gäller tillsynen förutsätter att begreppet depå preciseras i lagen.

I samband med genomförandet av direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik 2006 fogades till lagen om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare på framställning av kommunikationsutskottet en bestämmelse enligt vilken det utan yrkeskompetens i liten skala får transporteras egna varor som föraren säljer på en bestämd plats (s.k. torghandel) och framförandet av fordonet inte

RP 50/2020 rd

är förarens huvudsakliga uppgift (KoUB 33/2006 rd, RP 149/2006 rd). Utskottet ansåg att detta kan jämföras med situationer där direktivet tillåter att det utan yrkeskompetens transporteras material eller utrustning som föraren använder i sitt arbete under förutsättning att framförandet av fordonet inte är förarens huvudsakliga sysselsättning.

Nu har två nya undantag tagits in i direktivet. Enligt det första undantaget ska direktivet enligt artikel 2.2 i 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, och c) medlemsstater bedömer att transporten är tillfällig och inte påverkar trafiksäkerheten. Enligt det andra undantaget enligt artikel 2.3 ska direktivet inte 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.

Undantagen i det direktiv som nu ska genomföras har ändrats jämfört med tidigare. Bevarandet av undantag som tidigare gjorts nationellt och som skiljer sig från direktivet ska bedömas noggrant i den förändrade situationen. Vid genomförandet av direktivet ska man sträva efter att undvika sådana nationella lösningar som strider mot direktivet. Kommissionen ska notifieras om genomförandet av direktivet genom ett anmälningsförfarande. I samband med notifieringsprocessen säkerställer kommissionen att direktivet har genomförts korrekt och fullt ut nationellt. Brister och motstridigheter kan leda till att ett överträdelseförfarande inleds. En orsak till ändringen av direktivet utgjordes av svårigheterna att tolka undantagen och den rättsliga osäkerheten i flera olika medlemsstater.

3.2 Beaktande av övrig utbildning

I fråga om särskild utbildning som krävs enligt annan EU-lagstiftning 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 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 1071/2009¹⁰ 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,

¹⁰ 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)

RP 50/2020 rd

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 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 utbildningscentrumet ha ett användargränssnitt där lärandet kan övervakas i realtid. E-lärandet ska alltid innefatta uppgifter som säkerställer elevens inläring. Det ska finnas åtminstone en uppgift per 45 minuter e-lärande. Den som genomgår utbildningen ska få respons på uppgifterna omedelbart antingen via systemet eller av övervakaren. Under e-lärandet ska en utbildningsövervakare vara närvarande 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 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 i efterhand för varje person som genomgått utbildningen.

3.4 Genomförande av fortbildning

Enligt 4 § 1 mom. i statsrådets gällande 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 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 föraryrket i tiotals 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 giltig kör rätt 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 EU-kod 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 EU-kod 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 EUCARIS) som gäller informationsutbyte om fordon och kör rätt 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. EU är inte part i avtalet men dess lagstiftning förpliktat 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 kör rätt 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 hur informations- och kommunikationsteknik ska utnyttjas i undervisningen samt tillgodoräkandet av övrig utbildning enligt EU-lagstiftningen 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 att ändra lagen om transportservice. Det föreslås att bestämmelserna om yrkeskompetenskrav på lastbils- och bussförare i lagen om transportservice ändras till den del som bestämmelserna i direktivet förutsätter det. Till lagen om transportservice fogas också närmare bestämmelser om förvaring av dokument som gäller lastbils- och bussförares yrkeskompetens. En del av de bestämmelser som hänför sig till genomförandet utfärdas genom att ändra statsrådets förordning om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare.

Dessutom föreslås några ändringar och rättelser till körkortslagen som inte har samband med direktivet. Centrala förslag till ändringar som inte hänför sig till genomförandet av EU-lagstiftningen är den ändring i lagen om transportservice som gäller förvaring av dokument som gäller lastbils- och bussförares yrkeskompetens samt de ändringar i körkortslagen som gäller skärpning av kraven på förarens hälsotillstånd i fråga om epileptiska anfall nattetid och elevbokföringen i bilskolor och förvaringen av den (81 §).

4.2 De huvudsakliga konsekvenserna

Konsekvenser av de lagförslag till bestämmelser som har samband med genomförandet av direktivet

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 utbildningscentrumet, eftersom förslaget inte innehåller någon ändring av artikel 3. Begränsningen kan emellertid gälla undervisningstransporter 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.

Under remissbehandlingen lyfte intressentgrupperna fram följande centrala nationella konsekvenser. Företag som tillhandahåller körundervisning har under de senaste åren gjort stora investeringar i utbildning som ges med hjälp av informations- och kommunikationstekniska verktyg. Om begränsningarna i avsnitt 4 i bilaga I till direktivet utgör ett hinder för utbildning som ges på detta sätt, har direktivet en negativ inverkan på dessa företags verksamhet och på utvecklingen av digitaliseringen inom körundervisningen i allmänhet. En begränsning av det

högsta antalet timmar för e-lärande till 12 timmar inverkar negativt också på utsläppen från trafiken.

Konsekvenser av de lagförslag till bestämmelser som inte har samband med genomförandet av direktivet

Den ändring av körkortslagen, genom vilken epileptiska anfall nattetid jämföras 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 författingsnivå.

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 och deras konsekvenser

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 "allmänuropeisk" 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 Handlingsmodeller som används eller planeras i andra medlemsstater

Genomförandet av direktiven pågår även i övriga EU-medlemsstater. 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. Uppgifter om genomförandet av direktivet i andra medlemsstater fanns inte tillgängliga under beredningen av regeringspropositionen.

6 Remissvar

Regeringens proposition har sänts på remiss till följande instanser: Antin Autokoulu Oy, Ammattiopätevyysskouluttajat ry, Ammattiosaamisen kehittämisyhdistys AMKE ry, Autoliikenteen Työnantajaliitto ry, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry, CAP-Group Ab, Careeria Oy, Datadrivers 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 Varia. 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 Tieliikenteen 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 Ammattiopätevyysskouluttajat ry den 26 november 2019.

Yttranden lämnades av Ammattipätevyyskouluttajat ry, Antin Autokoulu Oy, Autoalan Keskusliitto ry, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry, Autoliikenteen Työnantajaliitto ry, Bilimportörerna och -industrin rf, CAP-Group Ab, Datadrivers Oy, Infra rf, Keminem, Koneyritykset ry, Liikenneopetus ry, Trafikskyddet, Liikenneturvallisuuden erityisasiantuntijat ry, Liikenteen turvallisuuskouluttajat ry, Transport- och kommunikationsverket, Linja-autoliitto ry, Logistiikkayritysten Liitto ry, jord- och skogsbruksministeriet, Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto MTK ry, justitieministeriet, Utbildningsstyrelsen, undervisnings- och kulturministeriet, Polisstyrelsen, försvarsministeriet, Huvudstaben, Rahtarit ry, Finlands Transport och Logistik SKAL rf, Stadin ammatti- ja aikuisopisto, Suomen Ammattiliikenne Akatemia Oy, Finlands Bilskoleförbund rf, Finlands Speditions- och Logistikförbund rf, dataombudsmannens byrå, Traffica Oy, Valox Oy och en privatperson. Av remissinstanserna meddelade jord- och skogsbruksministeriet, försvarsministeriet, Huvudstaben och Finlands Speditions- och Logistikförbund rf att de inte har något att yttra om utkastet till proposition.

Remissinstanserna var i huvudsak eniga om utkastet till proposition och om behoven av att ändra det. I yttrandena togs upp förslagen till ändring av 28, 29, 34 och 38 § i lagen om transportservice, förslagen till ändring av 5, 42, och 81 § i körkortslagen samt förslagen till ändring av 4 och 11 § i statsrådets förordning om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare.

I fråga om lagen om transportservice yttrades följande: Flera remissinstanser yttrade sig om undantagen från yrkeskompetenskraven på lastbils- och bussförare i 28 §. I flera yttranden påpekades det att i 28 § 1 mom. 3 punkten sammanslås undantagen från tillämpningsområdet för artikel 2.1 c och d i direktivet. Detta innebär att förutsättningen i punkt 1 d i direktivet om att framförandet av fordonet inte är förarens huvudsakliga sysselsättning har utvidgats till att omfatta punkt 1 c i direktivet. För att lösa problemet föreslogs det att 3 punkten skulle delas upp i två skilda punkter. Transport- och kommunikationsverket och Polisstyrelsen föreslog i sina yttranden att det borde övervägas om begreppet huvudsaklig sysselsättning som avses i bestämmelserna behöver definieras. Dessutom anfördes det att begreppet depåområde som nämns i 28 § 1 mom. 3 punkten är för begränsande. Det önskades allmänt att ordalydelsen i punkten ska ändras så att den också omfattar transferförflyttningar av fordon i samband med försäljnings- eller marknadsföringsevenemang och förflyttningar av fordon mellan försäljningsplatser.

Flera remissinstanser önskade en precisering av 28 § 1 mom. 5 punkten i den föreslagna lagen. I flera yttranden föreslogs det att 5 punkten underpunkt a skulle strykas, eftersom körundervisningen för yrkeskompetens annars ändras så att den liknar körkortsundervisningen, vilket skulle minska den praktiskt inriktade utbildningen för yrkeskompetens. Bestämmelsen i 5 punkten underpunkt b understöddes dock eftersom den inte innehåller någon motsvarande avgränsning till kommersiell gods- eller persontransport som underpunkt a.

När det gäller 28 § 1 mom. 8 punkten önskades en precisering och en formulering som motsvarar direktivet så att det inte förutsätts att föraren använder det transporterade föremålet i sitt arbete omedelbart efter transporten. I flera yttranden föreslogs det dessutom att det skulle tas in avgränsningar gällande landsbygden samt torg- och marknadsplatser. Den föreslagna gränsen på hundra kilometer i 28 § 1 mom. 9 punkten konstaterades vara för omfattande.

I fråga om 29 § föreslogs att det till 5 mom. skulle fogas ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter om innehållet i och genomförandet av det prov för grundläggande yrkeskompetens som verket ordnar.

I stället för den andra meningen i 34 § 1 mom. föreslogs en formulering enligt vilken fortbildningen endast ska omfatta undervisning i trafiksäkerhet och möjliggöra tillgodoräknande av annan utbildning som förutsätts i EU-lagstiftningen.

Det önskades ett förtydligande av förslagen i 38 § om förvaring av uppgifter som gäller lastbils- och bussförarens yrkeskompetens och i synnerhet utplånande av uppgifterna. Enligt justitieministeriets yttrande ska EU:s dataskyddsförordning beaktas när bestämmelser om förvaring av personuppgifter utfärdas. Dessutom ska grunderna för användningen av det nationella handlingsutrymmet bedömas. Förhållandet mellan den föreslagna 38 § och den allmänna dataskyddsförordningen behöver behandlas och utvärderas och det ska preciseras vilken bestämmelse i direktivet ändringen i 38 § grundar sig på. När det gäller skyldigheten att förvara alla uppgifter om ordnandet av utbildning konstaterade dataombudsmannens byrå att det genom en nationell lag inte går att föreskriva om en mer omfattande rätt till behandling av personuppgifter än de principer för behandling av personuppgifter som anges i artikel 5 i den allmänna dataskyddsförordningen. Enligt artikel 5.1 c i den allmänna dataskyddsförordningen ska personuppgifter inte vara för omfattande i förhållande till de ändamål för vilka de behandlas. Dataombudsmannens byrå påpekade i sitt yttrande att det av förslaget till bestämmelse eller motiveringen till det inte framgår vad alla uppgifter om ordnandet av utbildning innefattar och varför det är nödvändigt att förvara alla uppgifter. I yttrandet ombads det dessutom att man skulle bedöma om de personuppgifter som avses i 38 § innehåller sådana kategorier av personuppgifter som avses i artikel 9.1 i den allmänna dataskyddsförordningen, t.ex. uppgifter om hälsotillståndet för den som utbildas. Om de uppgifter som behandlas innehåller personuppgifter enligt artikel 9.1, ska utbildningscentrumet i princip ha en behandlingsgrund enligt artikel 9.2 för såväl förvaringen av personuppgifterna som för annan behandling.

I fråga om körkortslagen yttrades följande: Undervisnings- och kulturministeriet föreslog att 5 § 1 mom. b punkten skulle ändras så att den överensstämmer med den gällande examensstrukturen. I flera yttranden ansågs det i fråga om 5 § 3 mom. viktigt att en studerande inom yrkesutbildningen efter den föreslagna ändringen fortfarande kan köra ett fordon som kräver körkort för kategori D under utbildningen med ett godkännandedokument och att 18-åringar som studerar till bussförare inom yrkesutbildningen kan avlägga examen för körkort för kategori D före avläggandet av hela yrkesexamen. I fråga om 5 § 6 mom. föreslog undervisnings- och kulturministeriet och Utbildningsstyrelsen en korrigering som i större utsträckning än enligt den nuvarande ordalydelsen skulle möjliggöra körningar i samband med förarstudier.

Det föreslagna tillägget i 17 § 2 mom. om epileptiska anfall som inträffar i sömntillstånd understöddes.

Polisstyrelsen motsatte sig ändringsförslaget i 42 § 3 mom. 3 punkten om att informationssystemet för polisärenden inte i fortsättningen ska utnyttjas vid prövningen av undervisningstillstånd, utan bekräftade uppgifter om sökanden ur straffregistret eller bötesregistret. Enligt Polisstyrelsen skulle den föreslagna ändringen avsevärt försämra trafiksäkerheten bl.a. genom att förskjuta förhandsövervakningen till övervakning i efterhand, något som polisens nuvarande resurser inte räcker till för.

När det gäller 42 § yttrade sig flera remissinstanser dessutom om omständigheter som inte omfattas av utkastet till proposition.

I fråga om tillsynen över bilskolor framfördes det att de tillägg som i 81 § gjorts i kraven på elevbokföring ställer bilskoleundervisningen och undervisningen med undervisningstillstånd i ojämlig ställning eftersom kraven inte gäller undervisningen med undervisningstillstånd. Enligt justitieministeriets utlåtande behöver propositionsutkastet kompletteras och granskas bl.a. i fråga om vilken som är den rättsliga grunden enligt dataskyddsförordningen för behandling av de uppgifter som hör till särskilda kategorier av personuppgifter och som avses i 81 § i körkortslagen och hur regleringen uppfyller kraven på allmänt intresse och proportionalitet samt

hur bestämmelserna om förvaringstiden för personuppgifter ser ut i ljuset av dataskyddsförordningen och grundlagsutskottets utlåtandep Praxis. Vid den fortsatta beredningen av utkastet till proposition behöver dessutom den föreslagna dataskyddsregleringen bedömas i förhållande till det skydd för privatlivet som tryggas i 10 § i grundlagen. Utöver justitieministeriet konstaterade också dataombudsmannens byrå i sitt yttrande att i fråga om tillägget till 81 § är bedömningen av behandlingsgrunden enligt den allmänna dataskyddsförordningen och bedömningen av behandlingen av särskilda kategorier av personuppgifter delvis bristfällig.

Följande uttalanden gjordes om utkastet till förordning om ändring av statsrådets förordning om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare: Flera remissinstanser önskade att utbildning om säkerhetsfrågor för förare som arbetar med flygfrakt enligt kommissionens förordning (EU) nr 185/2010 skulle fogas till 3 § 1 mom. som gäller tillgodoräkning av annan utbildning i utbildningen för yrkeskompetens. Dessutom konstaterades det i fråga om 3 § 2 mom. att det begränsade timantalet när det gäller beaktande av annan utbildning i direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik endast gäller fortbildning.

Transport- och kommunikationsverket föreslog i sitt yttrande att den kompetens som krävs av en trafikansvarig enligt EU:s förordning om trafikidkare och som avses i 3 § 1 mom. 4 punkten i utkastet till förordning ska kunna räknas till godo endast i samband med avläggande av grundläggande yrkeskompetens. Enligt Transport- och kommunikationsverket motsvarar avläggandet av kompetens som krävs enligt EU:s förordning om trafikidkare bättre målen för avläggande av utbildning för grundläggande yrkeskompetens.

Dessutom föreslog Transport- och kommunikationsverket att sådan utbildning om medvetenhet rörande funktionshinder och sådan utbildning om djurtransporter som avses i 3 § 1 mom. 2 och 3 punkten i utkastet till förordning inte ska kunna räknas till godo inom utbildning för yrkeskompetens eller fortbildning. För lastbils- och bussförare finns det redan för närvarande som en del av utbildningen för yrkeskompetens utbildning rörande medvetenhet om funktionshinder och utbildning om djurtransporter. Transport- och kommunikationsverket föreslog i sitt yttrande att dessa utbildningar även i fortsättningen ska erbjudas som en del av utbildningen för yrkeskompetens, vilket skulle säkerställa att den genomgånga utbildningen motsvarar kraven i direktivet. Genom att genomgå utbildningen som en del av utbildningen för yrkeskompetens har föraren också möjlighet att få sådan kompetens som förutsätts i annan EU-lagstiftning.

Den precisering som gäller fördelning av fortbildningen på två på varandra följande dagar som fogats till 4 § understöddes i flera yttranden. När det gäller 4 § 1 mom. framförde många remissinstanser en önskan om att det skulle fogas en hänvisning till ett ämne som har att göra med trafiksäkerhet enligt bilagan till direktivet om yrkeskompetens i vägtrafiken. Inom fortbildningen borde ett ämne som har att göra med trafiksäkerhet och förutseende och ekonomisk körning enligt Trafikskyddets yttrande vara ett obligatoriskt ämne för vilket ett minimiantal timmar reserverats under utbildningsperioden.

När det gäller utkastet till förordning lämnades flest yttranden om 11 § 4 mom. som gällde begränsning av mängden e-lärande inom fortbildningen. Största delen av remissinstanserna motsatte sig den föreslagna ändringen. I en del yttranden motsatte man sig antingen begränsningen av mängden e-lärande enligt förslaget eller över lag en begränsning av mängden e-lärande. I en del utlåtanden påpekades det att skillnaden mellan termerna e-lärande och distansundervisning är oklar och konstaterades att timbegränsningarna inte bör gälla för distansundervisning. I flera utlåtanden poängterades det att distansundervisning inte ska jämföras med e-lärande som sker självständigt och att distansundervisning ska vara möjlig i sin nuvarande omfattning. Trafikskyddet framförde i sitt yttrande att den föreslagna begränsningen kommer att vara till skada för utvecklingen av distansundervisning och e-lärande av god och hög kvalitet.

Transport- och kommunikationsverket föreslog att termen e-lärande som använts i utkastet till förordning skulle ändras till termen *utbildning med hjälp av informations- och kommunikationstekniska verktyg*, varvid ordalydelsen skulle motsvara den ordalydelse som används i direktivet. Dessutom föreslog Transport- och kommunikationsverket att det skulle preciseras vad som avses med den använda termen.

Utöver vad som nämnts ovan föreslogs i yttrandena några tekniska och språkliga ändringar som behövde göras i samband med den fortsatta beredningen av utkastet till proposition.

Utifrån yttrandena gjordes följande ändringar och kompletteringar:

I den del som gäller ändring av lagen om transportservice fogades till motiveringen den definition av huvudsaklig sysselsättning som används i direktivet, ändrades 28 § 1 mom. 8 punkten så att den noggrannare motsvarar direktivets ordalydelse, fogades till 29 § 5 mom. ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter, gjordes i 34 § 1 mom. motsvarande tillägg om tillgodoräknande som gjorts i 29 § 2 mom., kompletterades motiveringen till 38 § i fråga om de brister som lyfts fram och fogades till 34 § 1 mom. en komplettering om utbyte av information om yrkeskompetensbevis för tillsynsändamål som gäller Transport- och kommunikationsverket. I den del som gäller ändring av körkortslagen ändrades en oklar hänvisning till yrkesinriktad grundexamen för bussförare i 5 § 1 mom. underpunkt 9 b, i den proposition som var på remiss ströks i 5 § 3 mom. meningar där det endast hänvisades till kompetenspoäng, i 5 § 6 mom. ströks en onödig avgränsning och i 81 § kompletterades motiveringen. I den del som gäller statsrådets förordning om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare precisades definitionerna av e-lärande och distansundervisning i 11 § 4 mom. och i motiveringen till paragrafen.

På statsrådets webbplats <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 (371/2019), 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 gällde 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), och bestämmelsen har samma innehåll i gällande lagen

om transportservice. 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 besiktningstation från ett serviceställe i närheten av besiktningstationen eller kört ett fordon som gått sönder under en transport från linjen till service. Till 3 punkten i paragrafen fogas möjlighet att flytta fordon till försäljnings- eller marknadsföringsevenemang för fordon eller mellan försäljningsplatser. 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. I den föreslagna bestämmelsen avses med huvudsaklig sysselsättning det samma som i direktivets definition av huvudsaklig sysselsättning.

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.

Bestämmelsen i 6 punkten motsvarar i huvudsak bestämmelsen i den gällande 6 punkten. Till punkten fogas en precisering enligt vilken yrkeskompetens inte krävs om fordonet används i privat bruk för andra godstransporter än kommersiella godstransporter. Bestämmelsen tillåter inte andra transporter än godstransporter.

I 7 punkten i paragrafen i den finska språkdräkten ändras ordet *tai* till *taikka*, och i slutet av punkten stryks ordet *eller*.

Bestämmelsen i 8 punkten motsvarar i huvudsak bestämmelsen i den gällande 8 punkten. Enligt propositionen behöver föraren inte yrkeskompetens om 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 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. I punkten görs en språklig ändring. Punkten har kompletterats med möjligheten att transportera också maskiner utan yrkeskompetens. 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 transport 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. En motsvarande bestäm-

melse fanns i den upphävda lagen om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare. Det har ansetts att sådana här transporter kan jämföras med transporter av material eller utrustning som föraren använder i sitt arbete under förutsättning att 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 tät bebyggda regioner vid transporterna. Dessutom fogas ordet *eller* till slutet av 8 punkten.

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 företagets hemort. Definitionen av huvudsaklig sysselsättning har behandlats ovan i samband med 28 § 1 mom. 3 punkten. 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 EU-lagstiftningen 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 5 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 för lastbils- och bussförare. Det tillägg om tillgodoräknande som gjordes i 29 § 2 mom. i lagen fogas också till 34 § 1 mom. 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 EU-lagstiftningen, tidpunkten då fortbildningen ska genomgå och hur den ska genomföras samt övriga krav som gäller fortbildningen.

Dessutom görs några språkliga och förtydligande ändringar i paragrafen i den svenska språkdräkten.

38 §. Förvaring av dokument som gäller lastbils- och bussförarens yrkeskompetens. I den svenska språkdräkten, i 1 mom. görs två språkliga och förtydligande ändringar. I 1 mom. i paragrafen görs en ändring som inte beror på direktivet. Till momentet fogas en bestämmelse om att utbildningscentrumet utöver dokument som gäller fortbildning också ska förvara dokument som gäller utbildning för grundläggande yrkeskompetens. Utbildningscentrumet eller den som ordnar prov 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 eller prov som en elev 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.

Enligt paragrafen ska utbildningscentrumet 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 bokföringen 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 bokföringen, så att identiteten hos den som får undervisning kan kontrolleras.

I bokföringen 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 datum då undervisningen inleddes och slutfördes, teori- och körundervisningslektionernas tidpunkt, längd och ämnen, uppgifter om den som gett undervisningen och undervisningsfordonets märke, modell och registreringstecken. Med ämnen avses t.ex. innehåll enligt utbildningsplanen samt de ämnen som behandlats på teori- och körlektionerna.

Dessutom ska det i bokföringen göras anteckningar om undervisningssättet, t.ex. undervisning med simulator. Utöver undervisning med simulator ska uppgifter om andra undervisningssätt dessutom för varje undervisningstillfälle antecknas i bokföringen. Andra undervisningssätt är t.ex. närundervisning, distansundervisning, e-lärande, praktiska övningar och körundervisning i trafiken. Med distansundervisning avses undervisning där eleven deltar i sådan teoriundervisning enligt utbildningsplanen och kraven i lagstiftningen och myndighetsföreskrifter som läraren håller med hjälp av informations- och kommunikationstekniska verktyg. Med e-lärande avses det att eleven självständigt utför teoretiska studier enligt utbildningsplanen och kraven i lagstiftningen och myndighetsföreskrifter med hjälp av informations- och kommunikationstekniska verktyg och program som stöder studierna.

Till paragrafen fogas en skyldighet för den som ordnar prov att förvara uppgifter som gäller ordnandet av provet och dem som avlagt provet i fråga om ett prov eller delar av ett prov. Uppgifterna om eleven ska antecknas i bokföringen i en sådan form som möjliggör identifiering av personen. Med uppgifter som ska bokföras om den som avlagt prov avses hela namnet och personbeteckningen. Personbeteckningen får behandlas förutsatt att villkoren i 29 § i dataskydd-

slagen (1050/2018) uppfylls, och villkoren uppfylls eftersom det är viktigt att entydigt identifiera den registrerade för att utföra en i lag angiven uppgift, dvs. bokföringen, så att identiteten hos den som får undervisning kan kontrolleras.

I bokföringen antecknas sådana uppgifter om prov eller delar av prov med hjälp av vilka man i efterhand kan konstatera att anordnandet av provet eller delen av ett prov har skett i enlighet med regleringen. Med uppgifter som ska bokföras om anordnandet av prov avses de fordon som använts i ett prov eller delar av ett prov, datum för när delar av ett prov avlagts, tidpunkten när delar av ett prov har påbörjats och avslutats, ämnena för delarna av ett prov, bedömarens namn, det provmaterial som använts i provet, motivering som inverkat på det beslut som getts eleven och dokument som utarbetats om provet. Med ämnen avses innehåll enligt planen för anordnandet.

När det gäller förvaring av dokument som gäller lastbilsförarens och bussförarens yrkeskompetens och i synnerhet behandling av personuppgifter i samband med den är det skäl att beakta vad som föreskrivs om laglig behandling av personuppgifter i dataskyddsförordningen. Genom dataskyddsförordningen upphävdes Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter. Dataskyddsförordningen började tillämpas den 25 maj 2018 och förordningen tillämpas i regel på all behandling av personuppgifter. Dessutom kan dataskyddslagen (1050/2018), som trädde i kraft den 1 januari 2019, eller nationell speciallagstiftning bli tillämplig vid sidan av dataskyddsförordningen. Enligt artikel 6 i dataskyddsförordningen är behandling av personuppgifter endast laglig om och i den mån som åtminstone ett av villkoren i artikeln uppfylls. Rättsgrund för förvaring av dokument som gäller lastbils- och bussförarens yrkeskompetens är i detta fall artikel 6.1 c i dataskyddsförordningen, enligt vilken behandlingen är nödvändig för att fullgöra en rättslig förpliktelse som åvilar den personuppgiftsansvarige. Enligt artikel 6.3 och 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 EU-rätten eller i den medlemsstats nationella rätt som tillämpas på den personuppgiftsansvarige. Bestämmelser om den rättsliga grunden för behandlingen finns i detta fall i Finlands lagstiftning, dvs. i 81 § i lagen om transportservice, där det föreskrivs om skyldigheten att förvara dokument som gäller lastbilsförarens och bussförarens yrkeskompetens.

Uppgifterna ska förvaras under de sex kalenderår som följer på det år då utbildningen slutfördes. Därefter ska alla uppgifter om dem som genomgått utbildningen eller avlagt prov utplånas. Förvaringstiden motsvarar i huvudsak 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 utbildningscentrumets och provanordnarens verksamhet. Tidsfristen underlättar också myndigheternas tillsynsarbete när det gäller att samordna tillsynen enligt lagen om transportservice och skattemyndigheternas tillsyn. Uppgifterna betjänar också Transport- och kommunikationsverkets tillsynsuppgift vid efterhandskontrollen av utbildningsuppgifter om utbildning som ges i fråga om olika typer av trafik. Förvaring av uppgifterna i sex år motsvarar den motsvarande bestämmelsen i körkortslagen. I paragrafens 3 mom. stryks 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.

Dessutom görs ett tillägg i paragrafen i enlighet med artikel 10a.1 i direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik om utbyte av information mellan de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna för tillsynsändamål. Paragrafens 1 mom. kompletteras så att Transport- och kommunikationsverket kan lämna information om utfärdande och återkallande av yrkeskompetensbevis till behöriga myndigheter i medlemsstaterna för tillsynsändamål.

7.2 Lag om ändring av körkortslagen

2 §. Begränsning av tillämpningsområdet. I paragrafens 1 mom görs en teknisk ändring. 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 ”motor drivet” 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 5 § 1 mom. 9 punkten underpunkt a görs två tekniska ändringar. I 5 § 1 mom. 9 punkten underpunkt b görs en ändring som inte beror på implementeringen av direktivet men som förtydligar paragrafen. Formuleringen yrkesinriktad grundexamen för bussförare i den gällande lagen ersätts med ”yrkesinriktad grundexamen som förbereder för uppgifter som bussförare”. Den nuvarande formuleringen motsvarar inte någon viss examen i den gällande examensstrukturen och man ville att formuleringen skulle vara sådan att eventuella ändringar i namn eller benämningar på examina eller kompetensområden inte blir problematiska.

I paragrafen görs dessutom en ändring som inte beror på implementeringen av direktivet, genom vilken omnämmandet av omfattningen av examen (180 kompetenspoäng) stryks i 5 § 3 mom. liksom bisatsen om att studeranden ska ha avlagt minst 90 kompetenspoäng för att sköta uppgiften som bussförare för persontrafik. Strykningen underlättar tolkningen av momentet. Dessutom stryks den fras i momentet som gäller visande av de avlagda studierna (rektorspapper).

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 papperi).

Enligt formuleringen i det 5 § 1 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 enligt 9 a-punkten.

Redan i den gällande körkortslagen föreskrivs det 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

RP 50/2020 rd

persontrafik före erhållande av körkort. Omfattningen av en yrkesinriktad grundexamen framgår av annan lagstiftning och behöver inte nämnas i denna paragraf.

Dessutom i det 5 § 3 och 4 mom. görs två förtydligande ändringar i den finska språkdräkten.

I 6 mom. i paragrafen görs en ändring som inte beror på implementeringen av direktivet. I momentet stryks begränsningen utbildning som ordnas på en arbetsplats. Den nya formuleringen möjliggör i större utsträckning än den nuvarande formuleringen förarens körningar i anslutning till studier.

I den svenska språkdräkten görs några språkliga ändringar.

6 §. Körrätt. Till 6 § 3 mom. 2 punkten fogas ordet *suorittamisen* i den finska språkdräkten.

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

17 §. Medicinska krav för körkort i grupp 1. I paragrafens 1 mom. 1 och 3 punkten görs språkliga ändringar. I paragrafen görs en ändring som inte beror på implementeringen av direktivet, genom vilken det fogas ett nytt 2 mom. till paragrafen om att epileptiska anfall som endast inträffar i sömntillstånd ska bedömas på samma sätt som anfall i vakettillstånd när man bedömer om kraven på körhälsa uppfylls. Den gällande paragrafens mom. 2 ändras till 3 mom. 3. I den 3 mom. görs en språklig ändring.

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 direktiv 2006/126/EG 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 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 polisinspektionens 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 inletts efter att högsta förvaltningsdomstolen meddelade sitt årsboksavgörande.

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 data-skyddslagen (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 ämnen, uppgifter om den som gett undervisningen och undervisningsfordonets märke, modell och registreringstecken. Med ämnen avses t.ex. innehåll enligt kraven för obligatorisk utbildning samt de ämnen 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, distansundervisning, e-lärande och körundervisning i trafiken. Med distansundervisning avses undervisning där eleven deltar i sådan teoriundervisning enligt utbildningsplanen och kraven i lagstiftningen och myndighetsföreskrifter som läraren håller med hjälp av informations- och kommunikationstekniska verktyg. Med e-lärande avses det

att eleven självständigt utför teoretiska studier enligt undervisningsplanen och kraven i lagstiftningen och myndighetsföreskrifter med hjälp av informations- och kommunikationstekniska verktyg och program som stöder studierna. Formuleringen *med hjälp av informations- och kommunikationstekniska verktyg* som används i propositionen och i direktivet ska tolkas så att den omfattar den hänvisning till *teknisk anslutning* som finns i den gällande körkortslagen.

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.

I fråga om förvaring av elevbokföringen och särskilt behandling av personuppgifter i samband med den ska det tas hänsyn till vad som i artikel 6 i dataskyddsförordningen föreskrivs om laglig behandling av personuppgifter.

Behandling är endast laglig om och i den mån som åtminstone ett av villkoren i artikeln uppfylls. Rättsgrund för elevbokföringen är i detta fall artikel 6.1 c i dataskyddsförordningen, enligt vilken behandlingen är nödvändig för att fullgöra en rättslig förpliktelse som åvilar den personuppgiftsansvarige. Enligt artikel 6.3 och skäl 45 i dataskyddsförordningen bör behandling som grundar sig på en rättslig förpliktelse som åvilar den personuppgiftsansvarige ha en grund i EU-rätten eller i den medlemsstats nationella lagstiftning som är tillämplig på den personuppgiftsansvarige. Bestämmelser om den registeransvariges lagstadgade skyldighet att föra bok över sina elever finns i 81 § i körkortslagen, vilken genom förslaget i propositionen preciseras i fråga om de personuppgifter som ska bokföras. Enligt artikel 6.3 i den allmänna dataskyddsförordningen kan den nationella lagstiftningen innehålla särskilda bestämmelser för att anpassa tillämpningen av bestämmelserna i förordningen. Ett grundläggande krav för sådan lagstiftning är att den ska uppfylla ett mål av allmänt intresse och vara proportionell mot det legitima mål som eftersträvas. Syftet med den elevbokföringsskyldighet som föreskrivs i lagen är att garantera förutsättningarna för en ändamålsenlig tillsyn över bilskolorna. Bestämmelserna kan sålunda anses uppfylla ett mål av allmänt intresse i enlighet med artikel 6.3 i dataskyddsförordningen. I detaljmotiveringen till lagen preciseras på ett uttömmande sätt informationsinnehållet i den förutsatta elevbokföringen, vilket begränsas till vad som är nödvändigt med avseende på användningsändamålet. Behandlingen är således också proportionell i enlighet med artikel 6.3 i dataskyddsförordningen.

I den svenska språkdräkten, till paragrafens mom, 4 görs två språkliga och förtydligande ändringar där ordet utbildning ersätts med undervisning.

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.

RP 50/2020 rd

I 3 § i förordningen föreskrivs det om tillgodoräknande av annan utbildning i utbildning för yrkeskompetens. I enlighet med direktivet kan bl.a. 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 utbildningen 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 EU-kod 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 direktivet kan undervisningen ges med hjälp av informations- och kommunikationstekniska verktyg på ett sätt som möjliggör ett tillförlitligt fastställande av identiteten på den som utbildas. Praktiska övningar får inte genomföras med hjälp av informations- och kommunikationstekniska verktyg. För e-lärande ska lämpliga läroämnen väljas där informations- och kommunikationstekniska verktyg kan användas så effektivt som möjligt. I fortbildningen får e-lärandet enligt direktivet utgöra högst 12 timmar. Direktivet tillåter inte nationella undantag från det högsta antalet timmar för e-lärande. E-lärande tolkas som självständiga studier med hjälp av informations- och kommunikationstekniska verktyg där det inte förekommer interaktion i realtid mellan eleven och läraren. Direktivets gräns på 12 timmar tolkas inte gälla distansundervisning som ges med hjälp av informations- och kommunikationstekniska verktyg och som möjliggör interaktion i realtid mellan läraren och eleven under hela lektionen.

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 underätta 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.

Det föreslås att ikraftträdandebestämmelsen har ett 2 mom. med en bestämmelse om en övergångsperiod för ändringarna i 81 § 4 mom. Övergångsbestämmelsen är behövlig av den anledningen att man genom att bevara den gällande elevbokföringen tryggar bilskolornas och vissa andra aktörers rätt att bevara uppgifter och elevernas rätt att få uppgifter. Dessutom tryggas genomförandet av Transport- och kommunikationsverkets tillsynsuppgift.

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 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 det begränsningar och villkor som hänför sig till förvärvande av yrkeskompetens inverkar på näringsfriheten, men begränsningarna är motiverade med avseende på trafiksäkerheten och miljöskyddet. Vid beredningen av regeringspropositionen har det bedömts att lagförslagen inte innehåller några bestämmelser som är känsliga med avseende på 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 förhållande till data-skyddsförordningen

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 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 registrerades 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 EU-rätten eller en medlemsstats nationella lagstiftning 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. EU-lagstiftningen eller medlemsstaternas nationella lagstiftning 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. Uppgifterna har omfattat endast de uppgifter som är nödvändiga med tanke på övervakningen och de intyg som ges över utbildningen samt fortsättande av en eventuell avbruten utbildning. 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. Vid begränsningen av förvaringstiden har det tagits hänsyn till hur länge uppgifterna behövs för de nödvändiga tillsynsåtgärderna och att bilskolan eller någon annan utbildningsanordnare ska kunna försäkra sig om kundens tidigare utbildning också när det har förflutit flera år mellan avläggandet av utbildningen och beviljandet av körretten.

De uppgifter som nämns i lagförslaget hör inte till särskilda kategorier av personuppgifter. I propositionen behöver uppgifterna alltså inte bedömas med tanke på regleringen om särskilda kategorier av personuppgifter.

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.

Förvaring av elevbokföringen och personuppgifter i anslutning till den i förhållande till grundlagen

Enligt grundlagsutskottets vedertagna praxis begränsas lagstiftarens spelrum utöver av den bestämmelse som gäller skyddet för personuppgifter också av att skyddet för personuppgifter delvis omfattas av skyddet för privatlivet, som tryggas i samma moment. Lagstiftaren ska därför trygga denna rätt till skydd för personuppgifter på ett sätt som kan anses godtagbart med hänsyn till systemet för de grundläggande fri- och rättigheterna som helhet. Bestämmelsen hänvisar till behovet att genom lagstiftning trygga individens rättsskydd och skydd för privatlivet i behandlingen av personuppgifter. 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 motsvarar bestämmelserna i dataskyddsförordningen 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 dataskyddsförordningens 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. Enligt utskottet gör de detaljerade bestämmelserna i dataskyddsförordningen också 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. Sådant lagstiftning bör vara avgränsad till nödvändiga bestämmelser inom ramen för det nationella handlingsutrymme som data-

skyddsförordningen medger. Med stöd av vad som anförts ovan har det bedömts att författningsförslaget uppfyller de krav som grundlagen ställer, och att lagen kan stiftas i vanlig lagstiftningsordning.

Förvaring av dokument som gäller lastbils- och bussförarens yrkeskompetens i förhållande till dataskyddsförordningen

I propositionen föreslås att det i lagen om transportservice föreskrivs om förvaring av dokument som gäller lastbils- och bussförarens yrkeskompetens. Den föreslagna ändringen hänför sig inte till genomförandet av direktivet.

I 38 § i lagen om transportservice föreskrivs det om utbildningscentrumets skyldighet att förvara de dokument som gäller ordnandet av fortbildning och dem som genomgått fortbildning så länge intyget kan användas för att ansöka om ett yrkeskompetensbevis eller en anteckning om yrkeskompetens i körkortet samt om skyldighet att därefter utplåna personuppgifterna om dem som genomgått utbildningen. I paragrafen åläggs dessutom den som ordnar prov att förvara dokument som gäller alla prov och delar av prov. Paragrafen innehåller ett bemyndigande att genom förordning av statsrådet utfärda närmare bestämmelser om förvaringstiden för de dokument som avses i paragrafen. Bestämmelserna i paragrafen tillämpas på utbildningscentrum som godkänts av Transport- och kommunikationsverket.

I lagförslaget föreslås det att 38 § i lagen om transportservice ändras så att där föreskrivs om förvaring av dokument som gäller yrkeskompetens och utbildning – inte bara dokument som gäller dem som genomgått fortbildning. I paragrafen preciseras att förvaringstiden för dokumenten är sex kalenderår. Dessutom stryks bemyndigandet att utfärda närmare bestämmelser om förvaringstiden genom förordning av statsrådet. Bestämmelsen om utplåning av uppgifterna efter förvaringstidens utgång preciseras så att den omfattar uppgifter som samlats in om dem som genomgått utbildningen, inklusive personuppgifter. I och med ändringarna tillämpas bestämmelserna i paragrafen på utbildningscentrum som godkänts av de behöriga myndigheterna, Transport- och kommunikationsverket och undervisnings- och kulturministeriet.

Bestämmelser om behandling av personuppgifter finns i dataskyddslagen (1050/2018) och dataskyddsförordningen. I detta fall är det utbildningscentrumen som är personuppgiftsansvariga enligt dataskyddsförordningen. Dessa personuppgiftsansvariga ansvarar för att den registrerades rättigheter enligt dataskyddslagen och dataskyddsförordningen tillgodoses.

Det att dessa personuppgiftsansvariga samlar in och behandlar personuppgifter baserar sig på 38 § i lagen om transportservice enligt vilken de ska förvara dokument som gäller utbildningen. 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 att förvara dokument enligt 38 § i lagen om transportservice. 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 EU-rätten 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 inbegripa. Bestämmelserna kan t.ex. gälla typen av och förvaringstiderna för de uppgifter som behandlas. EU-rätten 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 38 § i lagen om transportservice, där det föreskrivs om skyldigheten att förvara dokument som gäller yrkeskompetens och utbildning.

Lagförslaget uppfyller målet om allmänt intresse, eftersom det ligger i allmänt intresse att uppgifterna om utbildningen för yrkeskompetens bevaras under den tid som yrkeskompetensen är i kraft och den som genomgått utbildningen kan se vilka uppgifter om de utbildningar som han eller hon genomgått som kan förvaras och hur länge. 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"). Detta har man strävat efter att beakta vid fastställandet av vilka dokument och uppgifter om lastbils- och bussförarens yrkeskompetens och utbildningar i anslutning till dem som utbildningscentrumen är skyldiga att förvara. Uppgifterna omfattar endast de uppgifter som är nödvändiga för övervakningen och slutförandet av en eventuell avbruten utbildning. 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. Vid begränsningen av förvaringstiden har man tagit hänsyn till hur länge uppgifterna behövs för de nödvändiga tillsynsåtgärderna och att ett utbildningscentrum ska kunna försäkra sig om personens yrkeskompetens t.ex. vid ansökan till lagstadgad fortbildning.

De uppgifter som nämns i lagförslaget hör inte till särskilda kategorier av personuppgifter. I propositionen behöver uppgifterna alltså inte bedömas med tanke på regleringen om särskilda kategorier av personuppgifter.

Förvaring av dokument som gäller lastbils- och bussförarens yrkeskompetens i förhållande till grundlagen

Grundlagsutskottet konstaterar i sitt utlåtande (GrUU 14/2018 rd) att om man ser till skyddet för personuppgifter har grundlagsutskottet ansett det viktigt att reglera åtminstone syftet med registreringen av uppgifterna, uppgifternas innehåll, det tillåtna användningsändamålet inklusive rätten att överlåta registrerade uppgifter, den tid uppgifterna finns kvar i registret och den registrerades rättsskydd. Vidare påpekar grundlagsutskottet att regleringen av dessa faktorer på lagnivå dessutom ska vara heltäckande och detaljerad. Avsikten har varit att beakta dessa omständigheter i förslaget om förvaringstider. De uppgifter som nämns i lagförslaget hör inte till särskilda kategorier av personuppgifter. Av de skäl som anförts ovan har det bedömts att författningsförslaget uppfyller de krav som grundlagen ställer, och att lagen kan stiftas i vanlig lagstiftningsordning.

Epileptiska anfall nattetid

RP 50/2020 rd

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:

Kläm

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) 28, 29, 34 och 38 §,
sådana de lyder i lag 371/2019, som följer:

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 prehospitala akutsjukvården, Försvarmakten, Tullen eller gränsbevakningsväsendet för transporter som hänför sig till deras uppgifter,
- 3) framförandet av fordonet inte är förarens huvudsakliga sysselsättning och fordonet provkörs eller flyttas i samband med reparation, underhåll eller besiktning, flyttas på depån i samband med tvättning, städning eller tankning, flyttas till ett försäljnings- eller marknadsföringsevenemang för fordon eller mellan försäljningsplatser, provkörs i syfte att göra tekniska förbättringar eller om ett nytt eller ombyggt fordon provkörs innan det godkänns för trafik,
- 4) fordonet används i brådskande nödsituationer för räddningsinsatser på order av polisen, räddningsmyndigheterna, Tullen eller gränsbevakningsväsendet,
- 5) fordonet används för erhållande av kör rätt eller i denna lag avsedd grundläggande yrkeskompetens eller fortbildning
 - a) i körundervisning och fordonet inte används för kommersiell gods- eller persontransport
 - b) i kompletterande körundervisning i samband med utbildning som ordnas på arbetsplatsen och 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, och 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 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 företags hemort

29 §

Grundläggande yrkeskompetens för lastbils- och bussförare

Yrkeskompetens förvärvas 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 läroämnena 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 respektive lastbilsförar- eller bussföraryrke och där kan den övriga utbildning som krävs 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 förvärvas 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. Transport- och kommunikationsverket får utfärda närmare föreskrifter om innehållet i de prov som ingår i utbildningen för grundläggande yrkeskompetens samt hur de genomförs i praktiken.

34 §

Fortbildning för lastbils- och bussförare

En förare ska genomgå fortbildning för att upprätthålla och komplettera yrkeskompetensen eller för att den ska träda i kraft på nytt. Kravet på fortbildning gäller också förare som på grundval av de hävdvunna rättigheter som avses i 29 § 1 mom. inte behöver avlägga grundläggande yrkeskompetens. I fortbildningen ska ingå undervisning i läroämnena 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 fortbildningen kan övrig utbildning som krävs i Europeiska unionens lagstiftning räknas till godo. I undervisningen ska

RP 50/2020 rd

iakttas 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 utfärdas över avsnitt av fortbildningen som omfattar minst sju timmar utbildning.

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

Närmare bestämmelser om fortbildningens innehåll, om tillgodoräkning i fortbildningen av annan utbildning som krävs i Europeiska unionens lagstiftning, om tidpunkten då fortbildningen ska genomgå och hur den ska genomföras samt om övriga krav som gäller fortbildningen utfärdas genom förordning av statsrådet.

38 §

Förvaring av dokument som gäller lastbils- och bussförarens yrkeskompetens

Utbildningscentrumet ska föra bok över sina elever och den undervisning de fått, de fordon som använts i undervisningen, undervisningssättet samt de undervisningsintyg som utfärdats överundervisningen. Den som ordnar prov ska förvara uppgifter som gäller ordnandet av provet och dem som avlagt provet i fråga om ett prov eller delar av ett prov. Utbildningscentrumet eller den som ordnar prov ska förvara de uppgifter som gäller ordnandet av fortbildning eller prov och dem som genomgått fortbildning eller avlagt prov under de sex kalenderår som följer på det år då utbildningen slutfördes eller provet avlades. Därefter ska uppgifterna om dem som genomgått utbildningen utplånas. Uppgifter får för behandlingen av ett ansökningsärende lämnas till den som beviljar yrkeskompetensbevis eller körkortstillstånd. Transport- och kommunikationsverket ska för tillsynsändamål till myndigheter i andra medlemsstater lämna information om yrkeskompetensbevis som har utfärdats eller återkallats.

Denna lag träder i kraft den xx 2020.

2.

Lag

om ändring av körkortslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i körkortslagen (386/2011) 2 och 5 §, 6 § 3 mom. 2 punkten i den finska språkdräkten, 9 § 2 mom., 17 §, 30 § 1 mom., 42 § 3 mom. 3 punkten och 81 § 4 mom.,
sådana de lyder, 2 §, 9 § 2 mom., och 42 § 3 mom. 3 punkten i lag 387/2018, 5 § delvis ändrad i lagarna 1081/2012, 387/2018 och 372/2019, 6 § 3 mom. delvis ändrat i lag 1081/2012, 17 § och 30 § 1 mom. och 81 § 4 mom. i lag 938/2018, som följer:

2 §

Begränsning av tillämpningsområdet

Det som i denna lag föreskrivs om körrätt och om körkort och andra tillstånd och 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 som förbereder för uppgifter som 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.

Ålderskravet enligt 1 mom. 9 punkten underpunkt b gäller också erhållande av körkort för kategori D för körning enligt 33 § i lagen om transportservice, om det gäller en yrkesinriktad grundexamen enligt den underpunkten och studeranden har grundläggande yrkeskompetens för bussförare som förvärvats på något annat sätt än genom en utbildning för grundläggande yrkeskompetens i snabbare tempo. Körkortet för kategori D gäller bara i Finland innan innehavaren uppfyller ålderskravet enligt 9 punkten underpunkt a.

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 studier som avses i detta moment.

6 §

Körrätt

För körrätt gäller dessutom följande begränsningar:

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 § 3 mom. på grund av att han eller hon har avbrutit utbildningen för yrkesinriktad grundexamen,

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

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 korrigerande 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 annars 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 försämma förmågan att köra ett fordon utrustat med automatväxel, alkolås 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 vaket tillstånd vid en bedömning av om de medicinska kraven uppfylls.

En specialistläkare 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

RP 50/2020 rd

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

Sökanden anses inte till sina personliga egenskaper vara lämplig för undervisningsuppdrag, om han eller hon

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

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 undervisningsintyg som utfärdats över undervisningen. 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.

Denna lag träder i kraft den 2020

Vad som i 81 § 4 mom. föreskrivs om förvaringstiden för handlingar tillämpas också på den elevbokföring som upprättats före ikraftträdandet av denna lag.

Helsingfors den 16 april 2020

Statsminister

Sanna Marin

Kommunikationsminister Timo Harakka

1.

Lag

om ändring av lagen om transportservice

I enlighet med riksdagens beslut:

ändras i lagen om transportservice (320/2017) 28, 29, 34 och 38 §, sådana de lyder i lag 371/2019, som följer:

Gällande lydelse

28 §

Undantag från yrkeskompetenskrav på lastbils- och bussförare

Föraren behöver dock inte yrkeskompetens, om

1) fordonets största tillåtna konstruktiva hastighet är 45 kilometer i timmen,

2) fordonet används av polisen, räddningsväsendet, en läroanstalt som svarar för utbildning inom räddningsbranschen, den prehospitala akutsjukvården, Forsvarsmakten, 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,

4) fordonet används i brådskande nödsituationer för räddningsinsatser på order av polisen, räddningsmyndigheterna, Tullen eller gränsbevakningsväsendet,

5) fordonet används *för körundervisning som ges* för erhållande av kör rätt eller för erhållande av grundläggande yrkeskompetens eller fortbildning *enligt denna lag*,

Föreslagen lydelse

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 prehospitala akutsjukvården, Forsvarsmakten, Tullen eller gränsbevakningsväsendet för transporter som hänför sig till deras uppgifter,

3) *framförandet av fordonet inte är förarens huvudsakliga sysselsättning och* fordonet provkörs eller flyttas i samband med reparation, underhåll eller besiktning, flyttas på depån i samband med tvättning, städning eller tankning, *flyttas till ett försäljnings- eller marknadsföringsevenemang för fordon eller mellan försäljningsplatser*, provkörs i syfte att göra tekniska förbättringar eller om ett nytt eller ombyggt fordon provkörs innan det godkänns för trafik,

4) fordonet används i brådskande nödsituationer för räddningsinsatser på order av polisen, räddningsmyndigheterna, Tullen eller gränsbevakningsväsendet,

5) fordonet används för erhållande av kör rätt eller *i denna lag avsedd grundläggande yrkeskompetens eller fortbildning*

a) i körundervisning och, fordonet inte används för kommersiell gods- eller persontransport

Gällande lydelse

6) fordonet används i privat bruk för andra 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, *eller*

8) 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, 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.

29 §

Grundläggande yrkeskompetens för lastbils- och bussförare

Yrkeskompetens förvärvas genom utbildning för grundläggande yrkeskompetens för trafikformen i fråga och genom avläggande av det teoriprov som ingår i utbildningen eller ett

Föreslagen lydelse

b) i kompletterande körundervisning i samband med utbildning som ordnas på arbetsplatsen och 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, och 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 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 företagets hemort.

29 §

Grundläggande yrkeskompetens för lastbils- och bussförare

Yrkeskompetens förvärvas genom utbildning för grundläggande yrkeskompetens för trafikformen i fråga och genom avläggande av det teoriprov som ingår i utbildningen eller ett

Gällande lydelse

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 läroämnena 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 respektive lastbilsförare eller bussföraryrke och därvid kan den kompetens som avses i artikel 8 i EU:s förordning om trafikidkare räknas till godo *så som särskilt föreskrivs om det*.

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 busstransport och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004, nedan *EU:s förordning om busspassagerares rättigheter*.

Grundläggande yrkeskompetens ska förvärvas enligt denna lag, om förarens permanenta bosättningsort 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 yrkes-

Föreslagen lydelse

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 läroämnena 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 respektive lastbilsförare eller bussföraryrke och *där kan den övriga utbildning som krävs 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 busstransport och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004, nedan *EU:s förordning om busspassagerares rättigheter*.

Grundläggande yrkeskompetens ska förvärvas enligt denna lag, om förarens permanenta bosättningsort 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 yrkes-

Gällande lydelse

kompetens 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 kompetens och genomförandet av i 3 mom. avsedd utbildning.

34 §

Fortbildning för lastbils- och bussförare

För att upprätthålla och komplettera yrkeskompetensen eller för att den ska träda i kraft på nytt *ska en förare genomgå fortbildning*. Kravet på fortbildning gäller också förare som på grundval av de hävdvunna rättigheter som avses i 29 § 1 mom. inte behöver avlägga grundläggande yrkeskompetens. I fortbildningen ska ingå undervisning i läroämnena 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 iakttas 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 vanliga vistelseort i Finland eller som arbetar i Finland ska genomgå fortbildning enligt denna lag.

Närmare bestämmelser om fortbildningens innehåll, tidpunkten då den ska genomgå, hur

Föreslagen lydelse

kompetens 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. *Transport- och kommunikationsverket får utfärda närmare föreskrifter om innehållet i de prov som ingår i utbildningen för grundläggande yrkeskompetens samt hur de genomförs i praktiken.*

34 §

Fortbildning för lastbils- och bussförare

En förare ska genomgå fortbildning för att upprätthålla och komplettera yrkeskompetensen eller för att den ska träda i kraft på nytt. Kravet på fortbildning gäller också förare som på grundval hävdvunna rättigheter som avses i 29 § 1 mom. inte behöver avlägga grundläggande yrkeskompetens. I fortbildningen ska ingå undervisning i läroämnena 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 fortbildningen kan övrig utbildning som krävs i Europeiska unionens lagstiftning räknas till godo. I undervisningen ska iakttas 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 utfärdas över avsnitt av fortbildningen som omfattar minst sju timmar utbildning.

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

Närmare bestämmelser om fortbildningens innehåll, *om tillgodoräknande i fortbildningen av annan utbildning som krävs i Europeiska unionens lagstiftning*, om tidpunkten

Gällande lydelse

den ska genomföras och övriga krav som gäller fortbildningen *utfärdas genom förordning av statsrådet*

38 §

Förvaring av dokument som gäller lastbils- och bussförarens utbildning

Utbildningscentrumet ska förvara de dokument som gäller ordnandet av fortbildning och dem som genomgått fortbildning så länge intrycket över genomgången fortbildning kan användas för att ansöka om ett yrkeskompetensbevis eller en anteckning om yrkeskompetens i körkortet. Därefter ska personuppgifterna om dem som genomgått utbildningen 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.

Närmare bestämmelser om förvaringstiderna för de dokument som avses i denna paragraf får utfärdas genom förordning av statsrådet.

Föreslagen lydelse

då *fortbildningen* ska genomgå och hur den ska genomföras *samt om* övriga krav som gäller fortbildningen *utfärdas genom förordning av statsrådet*.

38 §

Förvaring av dokument som gäller lastbils- och bussförarens yrkeskompetens

Utbildningscentrumet ska föra bok över sina elever och den undervisning de fått, de fordon som använts i undervisningen, undervisnings sättet samt de undervisningsintyg som utfärdats över undervisningen. Den som ordnar prov ska förvara uppgifter som gäller ordnandet av provet och dem som avlagt provet i fråga om ett prov eller delar av ett prov. Utbildningscentrumet eller den som ordnar prov ska förvara de uppgifter som gäller ordnandet av fortbildning eller prov och dem som genomgått fortbildning eller avlagt prov under de sex kalenderår som följer på det år då utbildningen slutfördes eller provet avlades. Därefter ska uppgifterna om dem som genomgått utbildningen utplånas. Uppgifter får för behandlingen av ett ansökningsärende lämnas till den som beviljar yrkeskompetensbevis eller körkortstillstånd. Transport- och kommunikationsverket ska för tillsynsändamål till myndigheter i andra medlemsstater lämna information om yrkeskompetensbevis som har utfärdats eller återkallats.

(upphävs)

(upphävs)

2.

Lag

om ändring av körkortslagen

I enlighet med riksdagens beslut:

ändras i körkortslagen (386/2011) 2 och 5 §, 6 § 3 mom. 2 punkten i den finska språkdräkten, 9 § 2 mom., 17 §, 30 § 1 mom., 42 § 3 mom. 3 punkten och 81 § 4 mom.,

sådana de lyder, 2 §, 9 § 2 mom., och 42 § 3 mom. 3 punkten i lag 387/2018, 5 § delvis ändrad i lagarna 1081/2012, 387/2018 och 372/2019, 6 § 3 mom. delvis ändrat i lag 1081/2012 samt det inledande stycket i 16 § 1 mom., 17 § och 30 § 1 mom. och 81 § 4 mom. i lag 938/2018, som följer:

Gällande lydelse

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 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,

Föreslagen lydelse

2 §

Begränsning av tillämpningsområdet

Det som i denna lag föreskrivs om kör rätt och om körkort och andra tillstånd *och* 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,

Gällande lydelse

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 transportservice 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.

Ålderskravet i 1 mom. 9 punkten underpunkt b gäller 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

Föreslagen lydelse

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 *som förbereder för uppgifter som* 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 transportservice 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.

Ålderskravet *enligt* 1 mom. 9 punkten underpunkt b gäller också erhållande av körkort för kategori D för körning enligt 33 § i lagen om transportservice, om det gäller en yrkesinriktad grundexamen enligt den underpunkten och studeranden har grundläggande yrkeskompetens för bussförare som förvärvats på något annat sätt än genom en utbildning för grundläggande yrkeskompetens i snabbare tempo. Körkortet för kategori D gäller bara i

Gällande lydelse

för bussförare som förvärvats på något annat sätt än genom en utbildning för grundläggande yrkeskompetens i snabbare tempo. Körkortet för kategori D gäller bara i Finland innan innehavaren uppfyller ålderskravet i 9 punkten underpunkt a.

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 trehjulringar 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 körkort för lastbil eller buss. När personen anländer till teoriprovet ska studierna påvisas med ett intyg som läroanstalten utfärdat.

Innan den minimiålder som föreskrivs i 1 mom. 5 punkten har uppnåtts berättigar körkorten endast till körningar i anslutning till utbildning som ordnas på en arbetsplats och som ingår i studier som avses i detta moment.

6 §

Körkort

För körkort gäller dessutom följande begränsningar:

2) körkort för kategori C och CE saknas om körkortsinnehavaren inte längre uppfyller kraven 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 körkort för kategori D saknas om körkortsinnehavaren inte längre uppfyller kraven

Föreslagen lydelse

Finland innan innehavaren uppfyller ålderskravet enligt 9 punkten underpunkt a.

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 trehjulringar 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 körkort för lastbil eller buss. När personen anländer till teoriprovet ska studierna påvisas med ett intyg som läroanstalten utfärdat.

Innan den minimiålder som föreskrivs i 1 mom. 5 punkten har uppnåtts berättigar körkorten endast till körningar i anslutning till studier som avses i detta moment.

6 §

Körkort

För körkort gäller dessutom följande begränsningar:

2) körkort för kategori C och CE saknas om körkortsinnehavaren inte längre uppfyller kraven 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 körkort för kategori D saknas om körkortsinnehavaren inte längre uppfyller kraven

Gällande lydelse

enligt 5 § 3 mom. på grund av att han eller hon har avbrutit utbildningen för yrkesinriktad grundexamen,

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 körrätt för fordonskombination enligt 7 § 4 mom. ska den som ansöker om körkortstillstånd ha körrätt för kategori B. Om minimiåldern för körkortskategorin är under 18 år och sökanden inte har fyllt 18 år, krävs vårdnadshavarens samtycke. Samtycke är ett villkor för avläggande av förarexamen och det gäller även i 5 § 6 mom. avsedda personer som avlägger körkort.

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 korrigerande 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,

Föreslagen lydelse

enligt 5 § 3 mom. på grund av att han eller hon har avbrutit utbildningen för yrkesinriktad grundexamen,

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

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 korrigerande 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 *annars* 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,

Gällande lydelse

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 försämma förmågan att köra ett fordon utrustat med automatväxel, alkoholås eller särskilda manöverorgan.

En specialistläkare 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 *två* 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.

Föreslagen lydelse

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 försämma 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 vaket tillstånd vid en bedömning av om de medicinska kraven uppfylls.

En specialistläkare 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.

RP 50/2020 rd

Gällande lydelse

42 §

*Förutsättningar för undervisningstillstånd
för körkort i grupp 1*

Sökanden anses inte till sina personliga egenskaper vara lämplig för undervisningsuppdrag, om han eller hon

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

81 §

Tillsyn över bilskolor

Bilskolan ska föra bok över sina elever och över utbildningsintyg som utfärdats över utbildningen. Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om de anmälningar som ska göras om elever och om elevbokföringen

Föreslagen lydelse

42 §

*Förutsättningar för undervisningstillstånd
för körkort i grupp 1*

Sökanden anses inte till sina personliga egenskaper vara lämplig för undervisningsuppdrag, om han eller hon

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

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 undervisningsintyg som utfärdats över undervisningen. 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.*

Denna lag träder i kraft den 20 .

Statsrådets förordning

om ändring av statsrådets förordning om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare

I enlighet med statsrådets beslut
ändras i statsrådets förordning om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare (434/2018) 2 § 2 mom., 3 §, 4 § 1 mom. och 11 § 3 och 4 mom., samt
fogas till förordningen en ny 9 a §, som följer:

2 §

Genomförande av undervisning inom utbildningen för grundläggande yrkeskompetens

Utbildningen för grundläggande yrkeskompetens ska omfatta undervisning i syfte att främja ett tryggt, ekonomiskt och miljövänligt körsätt samt i syfte att utveckla identifieringen av riskfaktorer i trafiken, undvika tillbud och agera vid olyckor och lindra följderna av olyckor.

Den i 1 mom. avsedda undervisningen inom utbildningen för grundläggande yrkeskompetens omfattar minst 20 timmar och inom utbildningen för grundläggande yrkeskompetens i snabbare tempo minst 14 timmar och av dessa ska minst sju timmar genomföras i form av praktiska övningar. Om den grundläggande yrkeskompetens utvidgas till att omfatta någon annan transportform, ska undervisning ges minst sju timmar och den ska genomföras i form av praktiska övningar. De praktiska övningar som avses i detta moment kan inte räknas till det minimiantal timmar körundervisning som avses i 31 § i lagen om transportservice (320/2017).

Av körundervisningen får högst åtta timmar eller inom utbildningen i snabbare tempo högst fyra timmar ges med simulator eller på en särskild träningsbana.

Läraren ska vara med i fordonet när körundervisning ges i trafiken. I fråga om lärarens plats i fordonet tillämpas vad som föreskrivs om körundervisning för körkort för motsvarande kategori. Om eleven inte har körrätt för det fordon som används i körundervisningen, tillämpas i fråga om körundervisning vad som föreskrivs om körundervisning för körkort för motsvarande kategori.

Vid körundervisning i simulator kan läraren samtidigt övervaka flera elever som genomgår utbildning för yrkeskompetens. Om läraren när simulator används för körundervisning inte befinner sig i samma utrymme som den som utbildas, ska undervisningen ges med hjälp av 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.

Vid körundervisning på en särskild träningsbana kan läraren samtidigt övervaka flera elever som genomgår utbildning för yrkeskompetens, om dessa har körrätt för det fordon som framförs. Den som utbildas ska ha anordningar, som möjliggör en växelverkan i realtid mellan läraren och den som utbildas, om läraren inte är med i fordonet. Om den som utbildas inte har körrätt för fordonet, ska läraren vara med i fordonet.

3 §

Tillgodoräknande av annan utbildning i utbildning för yrkeskompetens

I utbildning för grundläggande yrkeskompetens och fortbildning får bland annat följande utbildningar och kompetens under de förutsättningar som föreskrivs i denna paragraf räknas till godo som en minskning av utbildningens omfattning:

1) utbildning som gäller sådan transport av farligt gods som avses i Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/68/EG om transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar,

2) utbildning om medvetenhet rörande funktionshinder som avses i artikel 16.1 b i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 181/2011 om passagerares rättigheter vid busstransport och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004,

3) utbildning om djurtransporter som krävs i rådets förordning (EG) nr 1/2005 om skydd av djur under transport och därmed sammanhängande förfaranden och om ändring av direktiven 64/432/EEG och 93/119/EG och förordning (EG) nr 1255/97, samt

4) kompetens som krävs av en trafikansvarig enligt EU:s förordning om trafikidkare (EU) nr 1071/2009.

Kompetensen hos en trafikansvarig som avses ovan i 1 mom. 4 punkten tillgodoräknas i fråga om bussförarutbildningen i den undervisning som avses i punkterna 1.3, 1.6, 2.1, 3.5, 3.6 och 3.8 i avsnitt 1 i bilaga I till direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik och i fråga om lastbilsförarutbildningen i den undervisning som avses i punkterna 1.3, 1.4, 2.1, 2.2, 3.5, 3.6 och 3.7 till den del som undervisningen täcker gemensamma ämnesområden och motsvarar undervisningens innehåll enligt undervisningsplanen. Den kompenserade utbildningen får omfatta högst 24 timmar i en utbildning som omfattar 280 timmar och 12 timmar i en utbildning i snabbare tempo som omfattar 140 timmar. 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 genomgången utbildning som krävs enligt direktiv 2008/68/EG för transport av farligt gods, under förutsättning att detta är den enda övriga utbildning som har beaktats i fortbildningen. Utbildning för transport av farligt gods som räknas till godo räknas som två perioder på sju timmar, om utbildningens längd har varit 14 timmar eller mer. Om utbildningen är kortare än 14 timmar, räknas utbildningen som en period. Utbildningscentrumen beslutar om tillgodoräknande av utbildning och meddelar Transport- och kommunikationsverket beslutet.

4 §

Fortbildningens innehåll och genomförande

Fortbildningen kan genomföras som teoriundervisning, körundervisning, praktiska övningar eller som kombinationer av dessa. Utbildningen ska genomföras i perioder på minst sju timmar och en sådan period kan fördelas på två på varandra följande dagar. Fortbildningen ska dock alltid innehålla minst sju timmar sådan undervisning som föreskrivs i 2 § 1 mom.

I fråga om genomförandet av körundervisning med simulator tillämpas vad som i 2 § 5 mom. föreskrivs om körundervisning med simulator inom utbildningen för grundläggande yrkeskompetens.

Fortbildningen ska ges under den giltighetstid för yrkeskompetensen för vars fortsättning fortbildningen genomgås eller, om giltighetstiden för yrkeskompetensen har upphört, under den femårsperiod som föregår sökande av ett yrkeskompetensbevis eller anteckning om yrkeskompetens i förarens körkort. Om grundläggande yrkeskompetens utvidgas till att omfatta någon annan transportform, börjar en ny tidsfrist för fortbildningskravet från uppnåendet av den nya kompetensen.

RP 50/2020 rd

Utbildningscentrumet ska ge ett intyg över avlagd fortbildning inom två veckor från det att fortbildningen slutfördes. Om utbildningen ges i perioder, ska intyg ges för avlagd period inom den nämnda tidsfristen efter varje period.

9 a §

Styrkande av yrkeskompetens med förartillstånd

En tredjelandsmedborgare som är anställd hos ett företag i en EES-stat eller som ett företag i en EES-stat anlitar som 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 EU-kod 95.

Vid beviljande av ett förartillstånd med stöd av 5 § 4 mom. i lagen om transportservice ska Transport- och kommunikationsverket ange EU-kod 95 i förartillståndets avsnitt för anmärkningar, om den berörda föraren har uppfyllt kompetenskraven och utbildningskraven enligt direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik.

11 §

Krav i fråga om undervisningsmaterial och undervisningsmetoder samt lektionernas längd

Undervisnings- och åskådningsmaterialet ska möjliggöra övningar som hänför sig till lastning och annan verksamhet i enlighet med utbildningsprogrammet samt övriga undervisningsämnen som avser teoretiskt och praktiskt kunnande.

Ett fordon eller en fordonskombination som används i körundervisning inom utbildningen för grundläggande yrkeskompetens ska uppfylla kraven på fordon eller fordonskombinationer som används i körundervisning som ges för erhållande av körkort. I ett fordon eller i en dragbil för en fordonskombination krävs dock inga separata manöveranordningar för läraren om eleven har körrätt för fordonet eller fordonskombinationen i fråga. En simulator eller något annat undervisningsredskap som används vid körundervisning ska motsvara de krav som gäller för undervisningsredskap som används vid körundervisning för körkort för fordon av motsvarande klass som de fordon som används i undervisningen.

Undervisningsmetoderna inom utbildningen ska möjliggöra att utbildningen genomförs så att undervisningsplanen, villkoren för genomförandet av utbildningen, kraven på undervisningen och givandet av den samt den allmänna organiseringen och övervakningen av verksamheten uppfylls.

Undervisningen kan ges med hjälp av informations- och kommunikationstekniska verktyg genom en teknisk anslutning som möjliggör ett tillförlitligt fastställande av identiteten på den som utbildas. Praktiska övningar får inte utföras som e-lärande. Inom fortbildningen får e-lärandet utgöra högst 12 timmar.

En 1-timmis körundervisningslektion som avses inom utbildningen för grundläggande yrkeskompetens och fortbildningen ska pågå minst 50 minuter. I fråga om annan form av undervisning ska en 1-timmis lektion pågå minst 45 minuter.

Denna förordning träder i kraft den xxxx 2020.

Helsingfors den xxx 2020