

## RP 173/2018 rd

### **Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagar om ändring av fordonslagen och körkortslagen och till vissa lagar som har samband med den**

#### **PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

I denna proposition föreslås det ändringar i fordonslagen, körkortslagen, vägtrafiklagen, fordonsskattelagen, bilskattelagen, bränsleavgiftslagen, mervärdesskattelagen och strafflagen.

I propositionen föreslås att det ska tas i bruk en ny nationell fordonsgrupp i fordonskategori T, lätt bil, som består av från personbilar ändrats fordon vilkas hastighet begränsats till högst 45 kilometer per timme. Framförande av lätt bil ska förutsätta kör rätt i kategori AM, på samma sätt som för mopedbilar.

Målet är att genom att ta i bruk en ny fordonsgrupp möjliggöra en ny mobilitetsform särskilt för unga 15–17-åringar. Unga är mobila och använder ofta moped eller mopedbil. Lätta bilar är ett ytterligare alternativ för mobilitet. Syftet med propositionen är dessutom att förbättra trafiksäkerheten särskilt för unga.

Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 november 2019.

---

**INNEHÅLL**

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL.....	1
INNEHÅLL .....	2
ALLMÅN MOTIVERING .....	4
1 NULÄGE .....	4
1.1 Lagstiftning och praxis.....	4
1.2 Den internationella utvecklingen samt lagstiftningen utomlands och i EU .....	8
2 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN .....	9
2.1 Målsättning .....	9
2.2 Alternativ .....	9
2.3 De viktigaste förslagen.....	11
3 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER .....	13
3.1 Konsekvenser för hushållen.....	14
3.2 Ändringar i årsprestationen och färdsetten .....	14
3.3 Konsekvenser för trafiken.....	15
3.4 Konsekvenser för trafiksäkerheten.....	15
3.5 Konsekvenser för utsläpp från trafiken.....	17
3.6 Ekonomiska konsekvenser.....	19
3.7 Konsekvenser för myndigheternas verksamhet .....	20
4 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN .....	20
DETALJMOTIVERING .....	26
1 LAGFÖRSLAG .....	26
1.1 Fordonslag.....	26
1.2 Körkortslag .....	26
1.3 Vägtrafiklag .....	27
1.4 Fordonsskattelag .....	27
1.5 Bilskattelag .....	27
1.6 Bränsleavgiftslag.....	28
1.7 Mervärdesskattelag .....	28
1.8 Strafflag.....	28
2 NÄRMARE BESTÄMMELSER OCH FÖRESKRIFTER .....	28
3 IKRAFTTRÄDANDE .....	29
LAGFÖRSLAG.....	30
Lag om ändring av fordonslagen.....	30
Lag om ändring av körkortslagen.....	32
Lag om ändring av 2 a och 88 § i vägtrafiklagen.....	34
Lag om ändring av 4 § i fordonsskattelagen .....	35
Lag om ändring av 1 § i bilskattelagen .....	36
Lag om ändring av 1 § i bränsleavgiftslagen .....	37
Lag om ändring av 114 § i mervärdesskattelagen .....	38
Lag om ändring av 23 kap. 12 § i strafflagen.....	39
BILAGOR.....	40
PARALLELLTEXT .....	40
Lag om ändring av fordonslagen.....	40
Lag om ändring av körkortslagen.....	42
Lag om ändring av 2 a och 88 § i vägtrafiklagen.....	44
Lag om ändring av 4 § i fordonsskattelagen .....	46
Lag om ändring av 1 § i bilskattelagen .....	47
Lag om ändring av 1 § i bränsleavgiftslagen .....	48
Lag om ändring av 114 § i mervärdesskattelagen .....	49

**RP 173/2018 rd**

Lag om ändring av 23 kap. 12 § i strafflagen.....50

## ALLMÄN MOTIVERING

### 1 Nuläge

#### 1.1 Lagstiftning och praxis

##### *Klassificering av fordon*

Fordonslagen (1090/2002) innehåller bestämmelser om den grundläggande klassificeringen av fordon och klassificeringarna grundar sig på Europeiska unionens så kallade ramförfattningar som gäller de administrativa kraven på typgodkännande av fordon i Europeiska unionen. Grunderna för klassificeringen av nya bilar (fordon i kategori M och N) som är föremål för EG-typgodkännande och släpvagnar till dessa (fordon i kategori O), om förfarandena vid typgodkännande, om de kvantitativa begränsningarna av fordon tillverkade i små serier och om vissa tekniska krav föreskrivs i Europeiska unionens förordningar som utfärdats med stöd av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon ("ramdirektivet").

Klassificeringen av fordon i kategori L enligt 11 och 12 § i fordonslagen grundar sig direkt på Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 om godkännande av och marknadstillsyn för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar. Förordningen tillämpas på fordon som bland annat tvåhjulig moped (L1e-B) och mopedbil (L6e-B). Enligt klassificeringen av fordon i förordningen är mopedbilen ett fordon vars högsta konstruktiva hastighet är 45 kilometer i timmen och vars vikt i körklart skick är 425 kilogram. Mopedbilen har dessutom ett inneslutet förar- och passagerarutrymme som är tillgängligt genom högst tre dörrar, dess högsta kontinuerliga märk- eller nettoeffekt är högst 6 000 watt och slagvolymen högst 50 cm<sup>3</sup> om en motor med gnisttändning eller högst 500 cm<sup>3</sup> om en KT-förbränningsmotor ingår i fordonets framdrivningskonfiguration.

Enligt 14 § i fordonslagen är fordon i kategorierna T och C motordrivna fordon med hjul eller band som är avsedda att användas inom jord- och skogsbruk och som klassificeras på följande sätt:

- 1) hjultraktorer i kategori T1 och bandtraktorer i kategori C1, vars minsta spårvidd inte understiger 1 150 millimeter och vars vikt i olastat och körklart skick överstiger 600 kilogram,
- 2) hjultraktorer i kategori T2 och bandtraktorer i kategori C2, vars minsta spårvidd understiger 1 150 millimeter och vars vikt i olastat och körklart skick överstiger 600 kilogram,
- 3) hjultraktorer i kategori T3 och bandtraktorer i kategori C3, vars vikt i olastat och körklart skick är högst 600 kilogram,
- 4) hjultraktorer i kategori T4 och bandtraktorer i kategori C4 avsedda för särskilda ändamål.

Även klassificeringen av traktorer enligt 14 § i fordonslagen (fordon i kategorierna T och C), släpvagnar till dessa (fordon i kategori R) och utbytbar dragen utrustning (fordon i kategori S) grundar sig på Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 om godkännande och marknadstillsyn av jordbruks- och skogsbruksfordon. Syftet med förordningen är att stadfästa enhetliga regler för utsläppande på marknaden och marknadstillsyn. Förordningen tillämpas inte på godkännandet av enskilda fordon, vilket betyder att förfarandena som gäller dessa omfattas av medlemsstaternas nationella lagstiftning. Medlemsstaterna har också stor

## RP 173/2018 rd

rörelsefrihet, eftersom det inte har fastställs enhetliga administrativa och tekniska krav för dessa fordon. På nationellt plan har denna rörelsefrihet utnyttjats beträffande släpvagnar till traktorer. För dessa är de tekniska kraven något lindrigare än för typgodkända produkter och det krävs inget separat förfarande för godkännande före påställandet.

De tekniska kraven på traktorer och släpvagnar till dessa föreskrivs nationellt noggrannare med Trafiksäkerhetsverkets föreskrift som utfärdats med stöd av fordonslagen (1090/2002) (TRAFI/26407/03.04.03.00/2015: Traktorer, motorredskaps och terrängfordons och deras släpvagnars konstruktion och utrustning samt konstruktion och utrustning av andra släpanordningar än sådana som är avsedda att kopplas till bilar).

### *Besiktning*

Enligt 61 § i fordonslagen ska ett motordrivet fordon och ett fordon som kopplas till detta eller dess släpvagn innan det tas i bruk föras till ändringsbesiktning, om fordonets konstruktion eller användningssyfte ändras väsentligt eller till fordonet fogas eller från fordonet avlägsnas sådana komponenter eller sådan utrustning som i betydande grad ändrar fordonets egenskaper eller användningssyfte. Ett fordon ska också föras till ändringsbesiktning, om förutsättningarna för skatter och avgifter som gäller fordonet ändras eller om uppgifterna om fordonets kategori eller klass inte längre stämmer.

Genom förordning av statsrådet kan föreskrivas undantag från skyldigheten att föra ett fordon till ändringsbesiktning vid tillfälliga eller smärre ändringar. Genom förordning av statsrådet utfärdas vid behov närmare bestämmelser om utförande av ändringsbesiktning och det intyg som ges över den samt om registeranmälan av uppgifter om ändringsbesiktningen.

Periodisk besiktning av fordon föreskrivs i 6 kap. i fordonslagen och i statsrådets förordning om tillsyn över trafikdugligheten hos fordon som används i trafik (1245/2002). Enligt 51 § i fordonslagen får ett motordrivet fordon och en släpvagn som kopplats till det eller dess släpvagn inte användas i trafik (användningsförbud), om fordonet inte har godkänts vid periodisk besiktning. Genom förordning av statsrådet utfärdas bestämmelser om besiktningstider och vilka motordrivna fordon och släpvagnar den periodiska besiktningsskyldigheten gäller.

Enligt 3 § 1 mom. i förordningen om tillsyn över trafikdugligheten hos fordon gäller skyldigheten att låta utföra periodisk besiktning som avses i 51 § i fordonslagen bilar (fordon i kategori M och N), lätta fyrhjulingar (fordon i kategori L6e), tunga fyrhjulingar (fordon i kategori L7e), traktorer (fordon i kategori T) och andra bilsläpvagnar än lätta släpvagnar (fordon i kategori O<sub>2</sub>, O<sub>3</sub> och O<sub>4</sub>).

Traktorer i kategori T1b, T2b och T3b som används i tillståndspliktig trafik ska föras till besiktning första gången senast fyra år efter den dag då fordonet togs i bruk och därefter årligen senast två år efter senaste besiktning. Traktorer som inte används i tillståndspliktig trafik behöver inte föras till periodisk besiktning.

Personbilar som används i privat trafik ska föras till periodisk besiktning första gången senast fyra år efter den dag då fordonet togs i bruk och därefter årligen senast två år efter senaste besiktning; när mer än tio år förflutit sedan den dag då fordonet togs i bruk, dock senast ett år efter senaste besiktning.

Lätta fyrhjulingar som används i privat trafik (kategori L6e), bland annat mopedbilar, ska föras till periodisk besiktning första gången senast tre år efter den dag då fordonet togs i bruk, följande gång senast två år efter senaste besiktning och därefter senast ett år efter senaste besiktning.

### *Beskattning av fordon*

För personbilar (kategori M<sub>1</sub>), paketbilar (kategori N<sub>1</sub>) och sådana bussar (kategori M<sub>2</sub>) vilkas egenmassa är mindre än 1 875 kilogram, för motorcyklar (kategori L3 och L4) samt för andra fordon i kategori L ska, innan fordonet registreras i det trafik- och transportregister (registret) som avses i lagen om transportservice (320/2017) eller tas i bruk i Finland, bilskatt betalas till staten så som föreskrivs i bilskattelagen (1482/1994).

Skatten på en ny personbil och paketbil är ett procental enligt skattetabell 1 eller 1 A i bilagan av bilskattelagen av bilens beskattningsvärde, om inte något annat föreskrivs i 8 § i bilskattelagen. Skattesatsen bestäms utifrån det koldioxidutsläpp som motsvarar bilens bränsleförbrukning som bestämts i enlighet med kraven i Europeiska unionens lagstiftning.

Skatten på nya motorcyklar och andra skattepliktiga nya fordon i kategori L bestäms enligt motorns slagvolym eller drivkraft och är ett procental av fordonets beskattningsvärde.

Till staten ska i enlighet med fordonsskattelagen (1281/2003) betalas fordonsskatt för fordon som är registrerade i Finland eller används i Finland samt såsom fordonsskatt uppbyren fast skatt och konsumtionsskatt för utomlands registrerade fordon som används tillfälligt i Finland. Fordonsskatt ska betalas för fordon i kategorierna M och N som är införda i fordonsregistret. I fordonsskatt uppbärs per dag ett belopp som består av en grundskatteandel med tillägg för en drivkraftsskatteandel. Skattebeloppet för en skatteperiod beräknas genom att summan av grund- och drivkraftsskattebeloppen per dag multipliceras med antalet dagar i skatteperioden. Grundskatt påförs för person- och paketbilar (kategorierna M<sub>1</sub>, N<sub>1</sub>, M<sub>1</sub>G och N<sub>1</sub>G) samt för specialbilar vilkas största tillåtna totalmassa är högst 3 500 kilogram. Skattebeloppet bestäms utifrån det koldioxidutsläpp som motsvarar bilens bränsleförbrukning som bestämts i enlighet med kraven i Europeiska unionens lagstiftning. För fordon som utnyttjar annan kraftkälla eller annat bränsle än motorbensin påförs drivkraftsskatt.

För fordon i vilka används bränsle som beskattas lindrigare än motorbensin eller dieselolja ska betalas bränsleavgift till staten i enlighet med bränsleavgiftslagen (1280/2003). Bränsleavgift tas ut för att förhindra att bränsle som ger upphov till avgiftsskyldighet används. Det är förbjudet att i ett fordon använda bränsle som ger upphov till avgiftsskyldighet.

Bränsleavgift påförs om bränsle som beskattas lindrigare än dieselolja används i ett fordon som är försett med dieselmotor eller om bränsle som beskattas lindrigare än motorbensin används i ett fordon som är avsett för bensindrift. Bränsleavgift ska betalas även när flytgas, naturgas eller annat därmed jämförbart gasformigt bränsle används som bränsle i ett fordon. Bränsleavgift uppbärs även i det fall att ett fordon delvis drivs med bränsleavgiftsgrundande bränsle. Bränsleavgift uppbärs inte för fordon som baserar sig på användning av annan motorteknik än förbränningsmotor. Enligt 7 § i bränsleavgiftslagen får traktorer användas i jord- och skogsbruk utan att bränsleavgift betalas. Enligt 6 § i lagen är traktorer, då de används på en torvupptagningsplats, likaså befriade från bränsleavgift.

### *Användning av fordon*

Bestämmelser om användning av fordon på väg finns i vägtrafiklagen (267/1981) vilken står i kraft till den 30 maj 2020 och i förordningen om användning av fordon på väg (1257/1992) som utfärdats med stöd av lagen. Vägtrafiklagen och förordningarna som utfärdats med stöd av den upphävs av vägtrafiklagen som träder i kraft den 1 juni 2020 (729/2018, ny vägtrafiklag).

### *Körkortsbestämmelser*

## RP 173/2018 rd

Bestämmelser om körkort och kraven som gäller avläggande av körkort finns i körkortslagen (386/2011) och i statsrådets förordning om körkort (423/2011). Den nationella lagstiftningen ska uppfylla minimikraven som ställts upp för körkort för andra än jordbruks- och skogstraktorer och klassificeringen av dessa, förarexamina och utfärdande av körkort i Europaparlamentets och rådets direktiv om körkort 2006/126/EG (körkortsdirektivet). Bestämmelser som gäller förare av jordbruks- och skogstraktorer omfattas inte av EU:s lagstiftning. Med jordbruks- eller skogsbrukstraktor avses i körkortsdirektivet ett motordrivet fordon på hjul eller band som har minst två axlar och vars huvudsakliga funktion är dess dragkraft, och som dessutom är särskilt konstruerat för att dra, skjuta, bära eller driva vissa redskap, maskiner eller släpvagnar, vilka används i samband med jord- och skogsbruk, och som endast sekundärt utnyttjas för person- eller godstransport på väg eller för att på väg dra fordon som används för person- eller godstransport.

Till körkortskategori B hör enligt 4 § i körkortslagen fordon med en totalvikt som inte överstiger 3 500 kg och som är konstruerade och tillverkade för att ta högst åtta passagerare utöver föraren, fordonskombinationer som består av en dragbil i kategori B och ett släpfordon med en totalvikt som inte överstiger 750 kg och fordonskombinationer som består av en dragbil i kategori B och ett släpfordon med en totalvikt som överstiger 750 kg, under förutsättning att fordonskombinationens totalvikt inte överstiger 3 500 kg.

Till körkortskategori AM hör två- och trehjuliga fordon (mopeder) med en konstruktiv hastighet av mer än 25 km/h och en högsta hastighet av 45 km/h, lätta fyrhjulingar och sådana traktorer i fordonskategori T3 vilkas konstruktiva hastighet överstiger 40 km/h och är högst 60 km/h inklusive släpfordon kopplade till dem. Till körkortskategori T hör med undantag av fordon i kategori T3 traktorer med en konstruktiv hastighet av högst 60 km/h, motorredskap och snöskotrar inklusive släpfordon kopplade till dem.

Ålderskraven för körkort är 18 år för kategori B och 15 år för kategori AM och T.

Körkortsundervisningen och kraven på hur den genomförs har förenklats med lagen om ändring av körkortslagen (387/2018) som trädde i kraft den 1 juli 2018. En person som avlägger körkort i grupp 1, som omfattar körkortskategorierna AM, B och T, och som inte redan har ett körkort i denna grupp ska oberoende av körkortskategori få utbildning som ger baskunskaper om trafiksystemet, samspelet och riskerna i trafiken, faktorer som hänför sig till säkerheten för olika kategorier av trafikanter, ansvar och skyldigheter som hänför sig till framförandet av motordrivna fordon samt andra krav på en körstil som är säker och tar hänsyn till miljön. Utbildningen får ges i form av teoriutbildning.

En person som avlägger körkort för bil i kategori B ska före förarexamen få utbildning som förbättrar hans eller hennes färdigheter att köra under svåra förhållanden och även i övrigt stödjer en säker och ansvarsfull körstil som följer reglerna. Utbildningen ska särskilt stärka färdigheterna att upptäcka och undvika farliga situationer och faktorer som kan öka olycksrisken genom att de försämrar förarens körförmåga. Utbildningen ska innefatta undervisning i att identifiera särdragen hos och riskerna med körning i mörker och halt väglag, såsom hur en hal vägyta påverkar kontrollen över fordonet samt i hur körhastighet, avstånd till fordonet framför och korrekta observationer påverkar förarens möjligheter att reagera och hur hastigheten påverkar bromssträckan och kontrollen över fordonet. Körundervisningen i halt väglag kan också ordnas som prov på och träning av körning på övningsbana eller något annat motsvarande område som inte används för allmän trafik. Utbildningen ska räcka åtta timmar och innefatta teoriundervisning och körundervisning, som delvis får ske med simulator.

## RP 173/2018 rd

För att avlägga körkort i kategorierna AM och T krävs ingen körundervisning. Enligt 53 § i körkortslagen ingår ett teoriprov och ett körprov i förarexamen. I körprovet för körkort för moped ingår enbart ett manöverprov. För kategori T avläggs endast teoriprov.

För att få körkort för mopedbil krävs således en utbildning som omfattar grundläggande kunskaper om trafiksystemet, växelverkan och risker i trafiken, trygghetsfaktorer hos olika grupper av trafikanter, ansvar och plikter för den som framför ett motorfordon samt övriga krav på ett tryggt körsätt som även beaktar miljön, om det är fråga om avläggande av det första körkortet i grupp 1 samt teori- och körprov.

### *Ungas mobilitet*

År 2010 var antalet påställda mopeder cirka 220 000 och antalet mopedbilar 4 300, medan motsvarande siffror 2017 var 161 000 och 8 100 stycken.

Unga, 15–17-åringar, använder moped eller skoter i huvudsak för resor av fyra slag: för att besöka kamrater, för resor till och från skolan eller läroanstalten, för nöjesåkning och för att ta sig till och från hobbyer. Mopedbil används för resor till och från skolan eller läroanstalten, besök och resor till och från hobbyer. Mopedbilar används i större omfattning än mopeder för att göra inköp och utträta ärenden.

I dagens läge rör sig unga cirka 37 kilometer per person under ett genomsnittligt vardagsdygn. Av detta är kollektivtrafikens andel cirka 12 km (32 procent) och andelen där de unga är passagerare i personbil 17 km (45 procent). Med moped rör sig unga cirka 2,8 km per person per dygn (7,7 procent) och med mopedbil 1,4 km per person (3,8 procent) (Rajoitetun nopeuden henkilöautojen turvallisuus- ja ympäristövaikutuksen arvio (Bedömning av säkerhets- och miljökonsekvenserna för hastighetsbegränsade personbilar), Trafis publikationer 5/2018). Förutom mopedbilar har även traktorfyrhjulingar blivit vanligare bland unga. Traktorfyrhjulingar har redan delvis ersatt mopedbilar, eftersom priset på dessa har varit konkurrenskraftigt i jämförelse med mopedbilar.

Enligt Trafikförsäkringscentralens uppgifter var antalet trafikskador där mopedbilar var inblandade 173 stycken 2008 och nio av dessa ledde till personskador. År 2009 inträffade 335 olyckor, av vilka 22 ledde till personskador. Under åren 2011–2015 var antalet trafikskador bland mopedbilister i genomsnitt 1 004 per år. I genomsnitt 185 av dessa omfattade en personskada. Det ökade antalet mopedbilar är också en orsak till att antalet olyckor har ökat.

### **1.2 Den internationella utvecklingen samt lagstiftningen utomlands och i EU**

I Sverige får en bil som uppfyller de tekniska villkoren byggas om till traktor som hör till fordonskategori A-traktor. Närmare villkor ges med en myndighetsföreskrift (VVFS 2003:19, Vägverkets föreskrifter om bil ombyggd till traktor samt bil ombyggd till motorredskap klass II). Fordonets konstruktiva hastighet ska begränsas till 30 kilometer i timmen och kraftöverföringens utväxlingsförhållanden måste vara sådana att fordonet uppnår en hastighet på högst 10 km/h på lägsta växeln. Karosseriet måste byggas om så att det är uppenbart att fordonet inte längre är avsett för personbefordran. Säte för en passagerare bredvid förarsätet får dock behållas.

I praktiken innebär kraven att endast ett begränsat antal fordon kan byggas om. Fordonets ålder har inte begränsats och en stor del av A-traktorerna som finns i registret är gamla. I trafiken används förutom A-traktorer även äldre fordon som hör till fordonskategorin EPA-traktor och som byggts före den 1 april 1975.



## RP 173/2018 rd

För framförande av en A-traktor krävs körkort för kategori AM, precis som för mopedbil. Förutsättningen är obligatorisk körundervisning på 12 timmar tillsammans med en auktoriserad lärare. Examenskravet är ett teoriprov och 15 års ålder.

Enligt uppgifter från svenska Trafika har det funnits i genomsnitt 8 700 påställda A-traktorer under åren 2012–2016. Antalet A-traktorer har dock ökat med 850–980 fordon årligen. År 2012 var antalet påställda A-traktorer 6 948 och 2016 var antalet 10 601.

Utifrån svenska Transportstyrelsens material har A-traktorerna varit inblandade i 337 olyckor åren 2012–2016. Två av olyckorna hade dödlig utgång. Olyckor som leder till allvarliga skador sker cirka tre per år och olyckor som leder till medelallvarliga skador cirka 11 per år. Totalt får polisen eller sjukhusen årligen kännedom om knappa 70 olyckor som är förknippade med A-traktorer.

Kommunikationsministeriet känner inte till att motsvarande lösningar för närvarande tillämpas i övriga EU-länder. I Tyskland kunde en personbil ännu på 90-talet begränsas så att dess maximala hastighet var 30 kilometer i timmen, varvid den kunde klassificeras som ett hjälpmedel avsett för rörelsehindrade. Denna möjlighet har dock senare slopats.

### *AM-körkortet i övriga länder*

Enligt körkortsdirektivet är åldersgränsen för AM-körkort 16 år, men den kan sänkas till högst 14 år eller höjas till högst 18 år. Åldersgränsen är 16 år bland annat i England, Belgien, Holland och Tyskland. Åldersgränsen är 15 år förutom i Finland även i Sverige, Spanien och Island. I Frankrike är åldersgränsen 14 år, i Danmark 18 år. Utanför Europa används åtminstone i Kanada en motsvarande AM-kategori, vars åldersgräns är 14 år.

Förutsättningen för att avlägga AM-körkort är i de flesta ovannämnda länder antingen obligatorisk kör- eller teoriundervisning eller båda. Den mest omfattande undervisningsplikten är i kraft i Danmark, där det krävs teoriundervisning i 22 timmar och körundervisning i 12 timmar. Holland och Spanien kräver ingen obligatorisk undervisning överhuvudtaget.

## **2 Målsättning och de viktigaste förslagen**

### **2.1 Målsättning**

Målet med propositionen är att möjliggöra en ny form av mobilitet för unga 15–17-åringar genom att göra en hastighetsbegränsad personbil tillgänglig för dem. Till sin konstruktion utgör den föreslagna personbilen ett modernt och säkrare alternativ till mopedbilar som stöd för ungas mobilitet i finländska förhållanden. Målsättningen med propositionen är särskilt att förbättra trafiksäkerheten bland unga. Unga rör sig mycket med mopeder och mopedbilar. I olycksituationer är särskilt mopedernas säkerhet sämre än personbilarnas.

### **2.2 Alternativ**

Det enda sättet att göra hastighetsbegränsade personbilar (kategori M<sub>1</sub>) tillgängliga för unga under 17 år på nationell nivå har med anledning av körkortsdirektivet ansetts vara att klassificera personbilarna i fordonskategorin traktor, eftersom körkortsdirektivet inte omfattar bestämmelser som gäller framförande av traktorer. Medlemsstaterna är inte heller skyldiga att erkänna traktorkort och körrätt för dessa utfärdade i en annan medlemsstat. I körkortsdirektivet avses med motorfordon alla motordrivna fordon som normalt är avsedda för person- eller godstransport på väg eller för att på väg dra fordon avsedda för person- eller godstransport.

## RP 173/2018 rd

Begreppet omfattar inte jordbruks- och skogsbrukstraktorer eftersom de med anledning av fordonens användningssyfte endast sekundärt utnyttjas för ovannämnda ändamål på väg.

Att bygga om personbilar så att de uppfyller definitionen av mopedbil i körkortskategori AM, dvs. lätt fyrhjuling, enligt körkortsdirektivet, har inte bedömts som realistiskt, eftersom en personbil i praktiken inte kan uppfylla kraven för fordonskategorin lätt fyrhjuling ens om den är liten och hastighetsbegränsad.

Under beredningen, bland annat i samband med att propositionsutkastet hördes, har som alternativ för genomförandet för att förbättra trafiksäkerheten bland unga och möjliggöra nya mobilitetsformer föreslagits ibruktage av B1-körkort som ger rätt att framföra tunga fyrhjulingar (fordonskategori L7e), åtgärder för att ändra körkortsdirektivet så att åldersgränsen för körkort för kategori B nationellt kan sänkas till 15 år och arbete för att påverka säkerhetskraven för mopedbilar.

Säkerhetskraven för fordonskategori L7e tung fyrhjuling avviker inte avsevärt från kraven för fordonskategori L6e. Deras effekt är större än mopedbilarnas och de har en större tillåten konstruktiv hastighet. Enligt körkortsdirektivet är åldersgränsen för körkortskategori B1 16 år. En ändring av körkortskategorin som krävs för framförande av fordon i kategori L7e från nuvarande kategori B till en ny kategori B1 har således inte i detta sammanhang ansetts vara ett alternativ som förbättrar trafiksäkerheten för unga 15–17-åringar eller förbättrar deras möjligheter att röra sig.

EU:s körkortsbestämmelser och de tekniska kraven som gäller typgodkännande av mopedbilar påverkas genom att delta i beredningen av dessa författningar och regler på internationella forum, men det är osäkert hur ändringarna framskrider och kan göras på längre sikt. Det anses motiverat att föreslå att ändringen som föreslås i denna proposition, enligt vilken personbilar görs tillgängliga för 15–17-åringar, så fort som möjligt införs på nationell nivå för att förbättra ungas möjligheter att röra sig och för att främja trafiksäkerheten.

Att skapa en helt ny nationell fordonskategori skulle med tanke på de fordonstekniska bestämmelserna i teorin kunna vara möjligt. Körkortsdirektivet är dock formulerat så att dessa fordon fortfarande omfattas av bestämmelserna som gäller personbilar, varvid åldersgränsen är 17 år. Detta betyder att den eftersträlvade ändringen i praktiken inte skulle kunna förverkligas.

### *Begränsning av hastigheten till 60 kilometer i timmen*

En höjning av den högsta tillåtna hastigheten för hastighetsbegränsad lätt bil gör enligt bedömningar trafiken smidigare. En höjning av hastigheten ökar de lätta bilarnas popularitet något och kan leda till att de används i större omfattning på större vägar, vilket balanserar verkningarna i en negativ riktning.

Den största konsekvensen beräknas dock vara en negativ inverkan på trafiksäkerheten och risken är att en förbättrad trafiksäkerhet, som utgör motiveringen för ändringen, inte förverkligas. En höjning av den största tillåtna hastigheten till 60 kilometer i timmen ökar i någon mån risken för olyckor, eftersom förmågan att observera omgivningen är sämre och bilens reaktions- och bromssträcka är längre vid högre hastigheter.

En höjning av den högsta tillåtna hastigheten påverkar förutom sannolikheten för olyckor även följdernas allvarlighetsgrad genom att rörelseenergin som frigörs vid en kollision ökar. Mängden rörelseenergi ökar i relation till fartens kvadrat, dvs. betydligt mer än enbart en proportionell ökning. Om hastigheten höjs från 45 kilometer i timmen till 60 kilometer i timmen ökar

hastighetsnivån med 33 procent och rörelseenergin som frigörs vid en kollision med 78 procent. I undersökningar har dödsrisken för en fotgängare undersökts vid olika kollisionshastigheter i kollisioner mellan personbilar och fotgängare (Rosén, Sander 2009). I dessa undersökningar har det konstaterats att dödsrisken för fotgängare är 5,5 procent då kollisionshastigheten är 45 km/h och 18,2 procent då kollisionshastigheten är 60 km/h. Även risken för allvarliga skador ökar.

#### *Begränsning av lätta bilars ålder till endast nya bilar*

Under beredningen har också en begränsning av lätta bilars ålder utretts på så sätt att endast nya bilar får konverteras till lätta bilar. Begränsningen skulle dock höja kostnaderna betydligt. Om kostnaderna är betydligt större än anskaffningspriset för en moped är det sannolikt att lätta bilar i det närmaste endast ersätter nya eller något begagnade mopedbilar. Eftersom den föreslagna ändringens positiva inverkan i första hand är förknippad med övergången från mopeder, skulle ändringens totala inverkan på trafiksäkerheten vara liten. Beträffande CO<sub>2</sub>-utsläpp beräknas inverkan vara negativ och beträffande övriga utsläpp positiv.

#### *Krav på utrustningen i lätta bilar*

Enligt ett alternativ som bedömts under beredningen ställs inga krav på åldern för ett fordon som konverteras till lätt bil, utan i stället förutsätts en viss utrustning eller vissa egenskaper. Under beredningen har man dock utifrån erfarenheterna från Sverige bedömt att det finns en risk för att antalet olyckor och olyckskostnaderna ökar betydligt. Alternativet beräknas sänka kostnaderna och därmed sannolikt öka antalet lätta bilar i trafiken, vilket har en positiv inverkan på de ungas mobilitet men en något negativ inverkan på trafikens smidighet. EU:s krav på typgodkännande gäller dessutom alltid fordon från och med en viss dag då fordonet togs i bruk, varvid ålderskravet säkerställer att kraven på utrustning stämmer överens. Det vore inte ens möjligt att installera all viktig säkerhetsutrustning i efterhand så att utrustningen fungerar enligt kraven.

### **2.3 De viktigaste förslagen**

Enligt förslaget skapas en ny fordonsgrupp i fordonskategori T, lätta bilar, som har konverterats från personbilar på så sätt att deras hastighet har begränsats. Av trafiksäkerhetsskäl föreslås följande begränsningar på dessa:

#### *Fordonets maximiålder*

En personbil som har tagits i bruk efter 2014 får konverteras till en lätt bil. Om det är mer än tio år från utgången av ibruktagningsåret får personbilen dock inte konverteras till en lätt bil.

Lätta bilar är i regel avsedda för unga förare. Med anledning av att tekniken och tekniska krav har utvecklats är nyare bilar säkrare och miljövänligare än äldre bilar. Syftet med kraven är att säkerställa att uttryckligen dessa förare får nytta av genomsnittligt nyare och samtidigt säkrare och miljövänligare bilar. Beträffande säkerheten ökar kraven säkerheten förutom för föraren och passagerarna även för andra trafikanter. Genom att binda begränsningen till fordonets ålder och inte enbart till en viss årsmodell, kan det garanteras att fördelen kvarstår när tekniken utvecklas.

#### *Vikt*

## RP 173/2018 rd

Enligt förslaget är den högsta tillåtna vikten 1 500 kilogram för andra lätta bilar än eldrivna lätta bilar. Syftet med begränsningen är att utesluta högre och större bilar, till exempel stadsjeepar, som är problematiska med tanke på fotgängarnas säkerhet.

### *Begränsning av hastigheten*

Enligt förslaget begränsas den högsta tillåtna konstruktiva hastigheten för lätta bilar till 45 kilometer i timmen. Syftet med hastighetsbegränsningen är att minska både olycksrisken och konsekvenserna av en eventuell olycka. Hastighetsbegränsningen har en positiv inverkan på trafiksäkerheten för förare och passagerare i lätta bilar men även för andra trafikanter.

Hastighetsbegränsningen bör göras så att den inte är enkel att kringgå och å andra sidan bör övervakningen av att begränsningen fungerar vara enkel. Tidigare har hastigheten begränsats bland annat beträffande mopeder, mopedbilar och tunga fordon. På marknaden finns redan nu hastighetsbegränsare som kan användas i personbilar.

### *Körkort*

Enligt förslaget får en lätt bil framföras med ett körkort i kategori AM på samma sätt som en mopedbil. Således krävs även samma teori- och körprov för lätt bil som för mopedbil.

### *Beskattning*

De nuvarande bestämmelserna om trafikskatt gäller till största delen inte fordon som registreras i kategori T. Om lätta bilar lämnas utanför skattelagstiftningen innebär det ett ekonomiskt incitament att registrera personbilar som lätta bilar, vilket kan ha en skadlig inverkan på inflödet av skatteinkomster till staten. Incitamentet kan leda till att antalet lätta bilar ökar jämfört med det som nu beräknats.

Enligt förslaget beskattas lätta bilar på samma sätt som personbilar. Registrering av ett fordon som lätt bil påverkar således inte fordonsskatten, bilskatten, bränsleavgiften eller avdragsrätten för mervärdesskatt. Detta utesluter ett skadligt skatteincitament och säkerställer i praktiken lika beskattning av likadana fordon samt statens beskattningsutfall. Det är också enkelt att konvertera ett fordon som registrerats som lätt bil tillbaka till personbil, då åtgärden inte har skattepåföljder.

### *Besiktning och registrering*

Enligt förslaget får en lätt bil konverteras från en personbil. Ändringen förutsätter en ändringsbesiktning där det granskas om den lätta bilen uppfyller de uppställda kraven på bland annat fordonets ålder, begränsning av hastigheten och vikt. Närmare tekniska krav som gäller hastighetsbegränsning utfärdas som Trafiksäkerhetsverkets föreskrift på samma sätt som övriga tekniska krav som gäller fordon med stöd av 27 a § i fordonslagen.

Ett fordon som konverteras till en lätt bil måste tidigare ha registrerats som personbil. På detta sätt säkerställs att de tekniska uppgifterna om fordonet införs i registret på ändamålsenligt sätt och att fordonet uppfyller de höga kraven på trafiksäkerhet och miljöskydd som ställs på personbilar. Samtidigt kan ändringarna i informationssystemet som gäller denna ändring genomföras enligt den föreslagna tidtabellen.

Plikten att utföra periodisk besiktning och besiktningintervallerna för lätta bilar föreskrivs genom statsrådets förordning.

### 3 Propositionens konsekvenser

Allmänt

Syftet med de föreslagna ändringarna är att öka trafiksäkerheten särskilt bland unga 15–17-åringar. Enligt propositionen får unga tillgång till en ny form av mobilitet som bättre kan garantera deras säkerhet i trafiken.

Vid en bedömning av om ibruktagandet av lätta bilar ska tillåtas bör man som utgångspunkt 1) förbättra trafiksäkerheten jämfört med mopedbilar, 2) beakta att andra trafikanters trafiksäkerhet inte försämras avsevärt, 3) beakta utsläppen från trafiken och 4) säkerställa att ändringen inte oskäligt påverkar smidigheten i trafiken.

För en bedömning av konsekvenserna utredde kommunikationsministeriet i samarbete med Trafiksäkerhetsverket (Trafi) vilka konsekvenser lätta bilar beräknas ha för trafiksäkerheten och miljön. För bedömningen utfördes en intervjuundersökning och utifrån uppgifterna från denna skapades tre scenarier i vilka den begränsade lätta bilens popularitet varierar. Jämförelsepunkten i scenarierna är nuläget. I granskningen har åldersgruppen begränsats till unga 15–17-åringar på den grunden att körkortet för moped och mopedbil kan avläggas i 15 års ålder och i enlighet med gällande lagstiftning kan körkort i kategori B avläggas i 18 års ålder.

I intervjuundersökningen tillfrågades föräldrar till 12–14-åriga unga hur sannolikt det är att de skulle skaffa en lätt bil åt den unga. Föräldrar till unga som har moped eller mopedbil tillfrågades också hur sannolikt det är att de skulle ha skaffat en lätt bil i stället för en moped eller en mopedbil. Utifrån intervjuundersökningen utarbetades olika scenarier för efterfrågan på lätta bilar.

I minimiscenariot är antagandet att endast unga som i nuläget har moped eller mopedbil är intresserade av begränsade personbilar. Enligt detta scenario blir antalet begränsade bilar som används av unga cirka 12 000.

I genomsnittsscenarioet är antagandet att unga som i nuläget har moped eller mopedbil och en liten del av dem som i detta nu inte har ett eget fordon till sitt förfogande är intresserade av begränsade personbilar. Enligt detta scenario blir antalet lätta bilar som används av unga cirka 29 000.

I maximiscenariot är antagandet att både unga som i dagens läge har moped eller mopedbil och unga som i dagens läge inte har ett eget fordon till sitt förfogande är intresserade av lätta bilar. I enlighet med den högst förutsebara nivån beräknas antalet lätta bilar som används av unga vara cirka 41 000. I scenariot har man inte beaktat möjligheten att lätta bilar också kan intressera personer som fyllt 18 år, eftersom målet med projektet är att öka trafiksäkerheten bland 15–17-åringar. Det är inte sannolikt att lätta bilar är särskilt mycket populärare bland personer över 18 år än mopedbilar.

De ovannämnda antalen grundar sig på svaren i undersökningen där det frågades hur stor andel av de ungas föräldrar säkert eller ganska säkert är intresserade av att skaffa en lätt bil åt den unga. Beskrivningen av lätta bilar som föräldrarna fick i undersökningen skiljer sig dock från denna regeringsproposition på så sätt att bilens ålder var begränsad till 15 år i undersökningen, vikten var inte begränsad och lätta bilar kan framföras med traktorkort. När dessa detaljer ändrar ökar anskaffningskostnaderna för lätta bilar och för körkortet. Då priset för en lätt bil ligger mellan priset för en moped (1 000–2 000 euro) och en mopedbil (cirka 10 000 euro) kan man på det sätt som beskrivits i konsekvensbedömningen anta att lätta bilars popularitet motsvarar genomsnittsscenarioet. I genomsnittsscenarioet är maximiantalet användare cirka 29

000 unga. Ökningen av priset till cirka 4 000–7 000 euro som nämnts i frågeställningen och de strängare körkortskraven torde minska efterfrågan. Därför kan det uppskattas att efterfrågan på lätta bilar bland unga med all sannolikhet är 20 000–25 000 fordon. Den 31 mars 2018 var antalet påställda personbilar cirka 2,7 miljoner, antalet mopeder cirka 126 000 och antalet lätta fyrhjulingar, av vilka största delen var mopedbilar, cirka 8 800.

### 3.1 Konsekvenser för hushållen

Den föreslagna ändringar har konsekvenser närmast för sådana hushåll där antingen en moped eller en mopedbil just nu ska skaffas åt den unga. Anskaffningspriset för lätta bilar är något högre än för mopeder och beroende på bilens ålder lägre eller högre än för mopedbilar. Man kan konvertera en lätt bil från en befintlig bil eller köpa en lämplig personbil för detta ändamål. En lätt bil kan alltid konverteras tillbaka till personbil, vilket kan innebära något mindre utgifter för anskaffning av fordon i och med att fordonet inte nödvändigtvis behöver bytas när den unga får körkort för personbil.

### 3.2 Ändringar i årsprestationen och färdställen

15–17-åringars trafikprestation med olika färdställen bedömdes utifrån en persontrafikundersökning och uppgifter om mopeder och mopedbilars trafikprestation. Unga rör sig i genomsnitt cirka 37 kilometer per person under ett vardagsdygn. Kollektivtrafikens andel är cirka 12 km (32 procent) och andelen där den unga är passagerare i personbil 17 km (45 procent). Med moped rör sig de unga cirka 2,8 km (7,7 procent) och med mopedbil 1,4 km (3,8 procent).

I förhållande till den nuvarande situationen får unga ett nytt färdställe om lätta bilar tillåts och mopeder och mopedbilar ersätts av lätta bilar. Som utgångspunkt för lätta bilars årsprestation togs den nuvarande användningen av mopedbilar, dvs. cirka 10 000 kilometer.

I genomsnittsscenarioet ökar de ungas trafikprestation med 3,4 procent, medan ökningen i minimiscenarioet är 1,2 procent och i maximiscenarioet 4,4 procent. Konsekvenserna av det valda genomförandesättet motsvarar bäst konsekvenserna som beräknats för genomsnittsscenarioet. Ersättandet av mopedtrafiken utgör den största konsekvensen, då antalet resor med lätta bilar uppskattningsvis är tredubbelt jämfört med mopeder. Dessutom kan lätta bilar användas året runt. När mopedister övergår till att använda lätta bilar minskar kollektivtrafikens andel av färdställen.

Ibrukttagandet av lätta bilar har enligt förslaget betydande konsekvenser för de ungas vanor gällande färdställe.

Den lätta bilens andel av de ungas mobilitet är i 11,5 procent i genomsnittsscenarioet, medan ökningen i minimiscenarioet är 5 procent och i maximiscenarioet 16,4 procent.

Kollektivtrafikens andel som färdställe minskar från nuvarande 32 procent med 3,4 procentenheter i genomsnittsscenarioet, medan den i minimiscenarioet minskar med 1 procentenhet och i maximiscenarioet med 5,0 procentenheter.

Mopedernas och mopedbilarnas sammanräknade andel av färdställen minskar från nuvarande 12 procent med 5,2 procentenheter i genomsnittsscenarioet, medan den i minimiscenarioet minskar med 3,4 procentenheter och i maximiscenarioet med 6,7 procentenheter.

Även andelen där den unga är passagerare i en personbil minskar med 2,3 procentenheter från nuvarande 45 procent i genomsnittsscenarioet, medan den i minimiscenarioet minskar med 0,6 procentenheter och i maximiscenarioet med 3,7 procentenheter.

### 3.3 Konsekvenser för trafiken

Konsekvenserna för trafiken granskades med simuleringar, för vilka tre olika scenarier med olika omständigheter skapades. I dessa granskades hur mängden långsamtgående fordon inverkar på trafikströmmens hastighet, på köer och på omkörningar. I simuleringarna användes både 45 km/h och 60 km/h som maximihastighet för lätta bilar.

Det första scenariot är en livlig huvudled med en körbana där hastighetsgränsningen är 100 km/h. Det andra scenariot är en livlig led i utkanten av tätorten där hastighetsbegränsningen är 60 km/h. Det tredje scenariot är en smal regionväg med hastighetsbegränsningen 80 km/h.

I simuleringen granskades ett vägavsnitt på tio kilometer. Som resultat granskades konsekvenserna för fordonens medelhastigheter och fördröjningar, dvs. en förlängning av tiden till följd av att fordonet inte kan hålla förarens eftersträlvade hastighet utan tvingas köra bakom ett långsammare fordon.

I utgångssituationen i det första scenariot är personbilarnas medelhastighet 88 km/h, lastbilarnas 83 km/h och det finns inga lätta bilar i trafikströmmen. När lätta bilar som kör 45 km/h placeras i trafikströmmen sjunker personbilarnas medelhastighet med 7–15 procent och lastbilarnas med 5–14 procent. När trafiken är livlig innebär detta en fördröjning på 37 sekunder för personbilar och 12 sekunder för lastbilar på en tio kilometer lång sträcka. När ett växande antal lätta bilar placeras i trafiken blir fördröjningen för personbilar 1,6–2,5-faldig och för lastbilar 2,6–5,8-faldig. Som störst är fördröjningen ungefär en minut. I det första scenariot simulerades också möjligheten att köra om lätta bilar på dikesrener. Antagandet var att en lätt bil alltid väjer, dvs. det är fråga om det bästa möjliga resultatet. I denna situation påverkas medelhastigheten obetydligt och antalet övriga omkörningar än sådana som görs på dikesrenen ökar med under 20 omkörningar.

I utgångssituationen i det andra scenariot är personbilarnas och lastbilarnas medelhastighet 60 km/h. Då lätta bilar vars hastighet begränsats till 45 km/h placeras i trafiken sjunker både personbilarnas och lastbilarnas medelhastighet med 2–12 procent. När trafiken är livlig innebär detta en fördröjning på 17 sekunder för personbilar och 19 sekunder för lastbilar på en tio kilometer lång sträcka. När ett växande antal lätta bilar placeras i trafiken blir fördröjningen för personbilar 1,6–5,1-faldig och för lastbilar 1,6–4,7-faldig. Som störst är fördröjningen över en minut. I det andra scenariot har en omkörningsmöjlighet inte antagits, men den har inte heller förbjudits. För en omkörning måste den mötande trafikens fil användas, varvid varje omkörning innebär en betydande risk och risktagningen ökar av att köra bakom långsamma fordon.

I det tredje scenariot är personbilarnas medelhastighet 80 km/h och lastbilarnas 79 km/h. Då lätta bilar vars hastighet begränsats till 45 km/h placeras i trafiken sjunker personbilarnas medelhastighet med 7–17 procent och lastbilarnas med 7–19 procent. När trafiken är livlig innebär detta en fördröjning på 21 sekunder för personbilar och 26 sekunder för lastbilar på en tio kilometer lång sträcka. När ett växande antal lätta bilar placeras i trafiken blir fördröjningen för personbilar 2,3–4,7-faldig och för lastbilar 2,2–4,6-faldig. Som störst är fördröjningen upp till cirka en och halv minut. Det kan dessutom förmodas att samma olägenhet föranleder buss-trafiken. I det tredje scenariot har en omkörningsmöjlighet inte antagits, men den har inte heller förbjudits. För en omkörning måste den mötande trafikens fil användas, varvid varje omkörning innebär en betydande risk och risktagningen ökar av att köra bakom långsamma fordon.

### 3.4 Konsekvenser för trafiksäkerheten

Konsekvenserna för trafiksäkerheten granskades utifrån Trafikverkets uppgifter om antalet skadade och omkomna i vägtrafikolyckor, eftersom målet med propositionen är att minska antalet olycksoffer. Riskbedömningen är genomsnittlig och grundar sig på en beräknad årsprestation. Utgångspunkten för riskbedömningen är 18–19-åriga personbilsförarens risk korrigerad med 15–17-åringars 1,68-faldiga risk jämfört med 18–19-åringar. Risken är då något mindre (0,51 offer per en miljon personkilometer) än med mopedbilar i dagens läge (0,65).

När denna risknivå tillämpas för lätta bilar sjunker antalet skadade och omkomna i vägtrafikolyckor i alla scenarier som gäller antalet lätta bilar. Detta beror i hög grad på att lätta bilar ersätter en del av mopedkörningen, vars risk är nästan sexfaldig jämfört med lätta bilar. Lätta bilar årsprestation är dock högre än mopeders, vilket jämnar ut situationen. Användningen av lätta bilar sänker också antalet offer i mopedbilsolyckor, vilket betyder att antalet offer i genomsnittsscenarioet totalt minskar med cirka 54 personer per år, medan antalet i minimiscenarioet minskar med cirka 28 personer och i maximiscenarioet med 62 personer per år. Antalet dödsfall i olyckor sjunker i genomsnittsscenarioet med 0,5 dödsfall, medan det i minimiscenarioet sjunker med 0,3 och i maximiscenarioet med 0,6 dödsfall.

När man använder enhetskostnadskoefficienter för olyckor kan man konstatera att besparingen i fråga om olyckskostnader är cirka 17 miljoner euro i genomsnittsscenarioet, cirka tio miljoner i minimiscenarioet och cirka 20 miljoner euro i maximiscenarioet.

Om trafiksäkerheten bedöms utifrån mopedbilarnas nuvarande risknivå är inverkan på antalet offer ganska neutral. Antalet offer minskar med 19 personer i genomsnittsscenarioet mot 13 i minimiscenarioet och 12 personer i maximiscenarioet. Antalet döda beräknas minska med 0,2 personer i genomsnittsscenarioet och med 0,1 personer i minimi- och maximiscenarioet.

Om utgångspunkten för jämförelsen är den proportionella risknivån för A-traktorer i Sverige ökar det totala antalet offer efter ibruktage av lätta bilar med 70 personer i genomsnittsscenarioet, med 25 personer i minimiscenarioet och 115 personer i maximiscenarioet. Trots att risken med lätta bilar även här är mindre än med mopeder, ökar antalet olycksoffer på grund av att lätta bilar har högre körprestation. Oberoende av scenario beräknas antalet dödsfall i olyckor öka med 0,7 personer i genomsnittsscenarioet, med 0,2 personer i minimiscenarioet och med 1,1 personer i maximiscenarioet.

Lätta bilar risknivå påverkas av vad som antas beträffande 15–17-åringarnas trafikbeteende med den nya fordonstypen. Utifrån de uppgifter om användningen av mopedbilar som är tillgänglig i Finland är det inte sannolikt att risknivån blir lika hög som för A-traktorer i Sverige. De tekniska kraven på A-traktorer och fordonens höga ålder bidrar delvis till att deras risk är högre. Utifrån uppgifterna från Sverige är typiska olyckor för A-traktorer påkörningar bakifrån och att bilen kör av vägen till följd av att föraren tappat kontrollen. I finländska utredningar har det konstaterats att mopedbilens lägre körhastighet leder till påkörningar bakifrån men även till farliga situationer vid omkörningar.

Enligt en enkät som utförts bland unga i Sverige håller endast var fjärde den högsta tillåtna hastigheten 30 km/h med A-traktor, medan mer än hälften av A-traktorerna är trimmade så att de kan uppnå en hastighet på över 80 km/h. Nästan alla förare av A-traktorer meddelar sig ofta köra för fort. Med tanke på trafiksäkerheten bör även fordonsstammens ålder och säkerhetsnivå beaktas. Då fordonen cirkulerar genom att de konverteras till lätta bilar blir fordonsstammens medelålder högre. Till exempel i Sverige är A-traktorerna ofta gamla fordon som inte skulle ha godkänts i en periodisk besiktning för personbilar.

Lätta bilar är tyngre än mopedbilar, vilket i någon grad eventuellt leder till allvarligare följder vid olyckor för den oskyddade parten. Att ge unga rätt att köra lätta bilar medför ändå troligen



inte någon betydande säkerhetsrisk för fotgängare trots den högre vikten. Genom att begränsa lätta bilar hastighet är syftet att minska de allvarliga följderna vid olyckor. I olycksstatistiken för mopedbilar i Finland och A-traktorer i Sverige har fotgängarnas säkerhet inte framhävts särskilt.

Enligt mopedbilsrapport från Institutet för Olycksinformation (OTI-mopoautoraportti 2017, Liikennevakuutuksesta korvatut mopoautovahingot sekä liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien tutkimat mopoauto-onnettomuudet) var antalet olyckor mellan en mopedbil och cyklister eller fotgängare 87 stycken under åren 2011–2015, vilket var 1,7 procent av mopedbilarnas trafikskador.

Fotgängarolyckornas andel var nästan densamma för alla förare av motorfordon i tätorterna. Det går alltså inte att dra slutsatsen att unga förare innebär en högre risk för fotgängarna än andra åldersgrupper. Ibrukttagandet av lätta bilar har uppskattats öka det årliga antalet fotgängarolyckor med en olycka i minimiscenariot och med åtta olyckor i maximiscenariot. Eftersom ålderskraven beträffande lätta bilar väntas hålla anskaffningspriset relativt högt har det uppskattats att efterfrågan på lätta bilar kommer att motsvara genomsnittsscenariot. Detta beräknas öka antalet fotgängarolyckor med fem fall per år. Fyra av dessa beräknas vara personskador. Antalet olyckor med dödlig utgång beräknas minska med 0,1 fall i genomsnittsscenario. När enhetsvärden för en genomsnittlig olycka som lett till kroppsliga skador används beräknas ibrukttagandet av lätta bilar öka olyckskostnaderna med 0,9 miljoner euro.

Antalet cykelolyckor beräknas vara oförändrat i minimiscenariot och personskadefrekvensen beräknas minska med ett fall. I genomsnittsscenario beräknas antalet cykelolyckor öka med sex fall och 0,5 av dessa beräknas vara personskador. I maximiscenariot beräknas antalet olyckor öka med 12 fall och personskadefrekvensen med tre. Antalet olyckor med dödlig utgång beräknas öka med 0,1 fall i genomsnittsscenario och med 0,3 i maximiscenario. Olyckskostnaderna ökar då med 0,3 miljoner euro i genomsnittsscenario.

### 3.5 Konsekvenser för utsläpp från trafiken

Konsekvenserna för utsläpp från trafiken har bedömts utifrån beräkningssystemet LIPASTO som följer avgasutsläppen och energiförbrukningen beträffande trafiken i Finland. Som emissionsfaktorer för mopeder och mopedbilar har man använt genomsnittliga värden. I antagandet är de lätta bilarna cirka tio år gamla och i beräkningen har man använt genomsnittliga emissionsfaktorer för tätortstrafik. En normal personbil har antagits vara cirka fem år gammal och i beräkningen har man använt genomsnittliga emissionsfaktorer för tätorts- och landsvägstrafik. Som emissionsfaktorer för kollektivtrafiken har man använt koefficienter i klass EURO V för stadsbussar.

I utsläppsgranskningen har man beaktat bränsleförbrukningen, för den klimatiska verkan koldioxidutsläppen (CO<sub>2</sub>-ekvivalenter) och för luftkvalitetskonsekvenserna partikelutsläpp (PM), kväveoxidutsläpp (NO<sub>x</sub>) och kolosutsläpp (CO).

Bränsleförbrukningen ökar i alla scenarier för ibrukttagandet av lätta bilar. Detta beror på att lätta bilar förbrukar klart mer (7,4 l/100 km) än mopeder (2,9 l/100 km) och mopedbilar (5,3 l/100 km). I genomsnittsscenario ökar bränsleförbrukningen med 30 procent, i minimiscenario med tio procent och i maximiscenario med över 40 procent. Förmodligen används lätta bilar mer än mopeder, vilket ökar bränsleförbrukningen. Bränsleförbrukningen bland 15–17-åringar är i dagens läge cirka 0,9 procent av den totala förbrukningen i vägtrafiken och 1,5 procent av den totala förbrukningen i persontrafiken på vägarna. I genomsnittsscenario beräknas andelen av vägtrafikens totala förbrukning öka till 1,1 procent och andelen av persontrafikens totala förbrukning till 1,9 procent. Den totala förbrukningen i vägtrafiken beräknas

öka med 0,3 procent i genomsnittsscenarioet, med 0,1 procent i minimiscenarioet och med 0,4 procent i maximiscenarioet. Den totala förbrukningen i persontrafiken på vägarna beräknas beträffande bränsle öka med 0,4 procent i genomsnittsscenarioet, medan den i minimiscenarioet beräknas öka med 0,1 procent och i maximiscenarioet med 0,6 procent.

Koldioxidutsläppen är direkt proportionella med bränsleförbrukningen, vilket innebär att även koldioxidutsläppen ökar i alla scenarier. Ökningen är uppskattningsvis 20 procent i genomsnittsscenarioet, medan den är 7 procent i minimiscenarioet och 29 procent i maximiscenarioet. Även beträffande koldioxidutsläppen beror ändringen på en ökad förbrukning och en större emissionsfaktor: emissionsfaktorn för mopeder är 68 gram per personkilometer, för mopedbilar 128 och för lätta bilar 168.

Ungas mobilitet producerar för närvarande cirka 1,2 procent av de totala utsläppen från vägtrafiken och 2,0 procent av de totala utsläppen från persontrafiken på vägarna. I genomsnittsscenarioet beräknas andelen av de totala utsläppen från vägtrafiken öka med 1,4 procent, i minimiscenarioet med 1,3 procent och i maximiscenarioet med 1,5 procent. Andelen av de totala utsläppen från vägtrafiken beräknas öka med 2,4 procent i genomsnittsscenarioet, med 2,1 procent i minimiscenarioet och med 2,5 procent i maximiscenarioet. I genomsnittsscenarioet beräknas de totala utsläppen från vägtrafiken öka med 0,2 procent, i minimiscenarioet med 0,1 procent och i maximiscenarioet med 0,3 procent. De totala utsläppen från persontrafiken på vägarna beräknas beträffande koldioxidutsläpp öka med 0,4 procent i genomsnittsscenarioet, medan de i minimiscenarioet beräknas öka med 0,1 procent och i maximiscenarioet med 0,6 procent.

Partikelutsläppen (PM) påverkar luftkvaliteten i omgivningen nära vägar. I alla scenarier för utnyttjandegraden av lätta bilar minskar partikelutsläppen jämfört med nuläget. Konsekvensen beror på i vilken mån lätta bilar ersätter mopeder eller mopedbilar och i vilken mån ändringen ökar trafiken. Ändringen är därför inte direkt proportionell med antalet lätta bilar. Minskningen är ungefär 20 procent i genomsnittsscenarioet, 22 procent i minimiscenarioet och 23 procent i maximiscenarioet. Minskningen uppstår nästan helt av att dieseldrivna mopedbilar tas ur bruk. Mopedbilens PM-emissionsfaktor är 0,1 gram per personkilometer, mopedens 0,046 och den lätta bilens 0,018.

Uppskattningsvis 1,9 procent av de totala utsläppen från vägtrafiken och 4,8 procent av de totala utsläppen från persontrafiken på vägarna uppstår av ungas mobilitet. I scenarierna för lätta bilar beräknas dessa sjunka med 1,4-1,5 procent och 3,7-3,8 procent. Beträffande partikelutsläpp beräknas de totala utsläppen från vägtrafiken sjunka med 0,4 procent och de totala utsläppen från persontrafiken på vägarna med 1,0 procent i genomsnittsscenarioet, medan de beräknas sjunka med 1,1 procent i minimi- och maximiscenarierna.

Utsläpp av kväveoxider (NO<sub>x</sub>) har en betydande inverkan på luftkvaliteten. Det sker dock inga stora förändringar i utsläppsmängderna i något scenario. I genomsnittsscenarioet ökar utsläppen med 1,7 procent, medan de minskar med 2,4 procent i minimiscenarioet och ökar med 3,0 procent i maximiscenarioet. Ändringen påverkas av motsatta ändringar: minskningen av dieseldrivna mopedbilar minskar utsläppen, men användningen av gamla personbilar ökar utsläppen. Även minskningen av kollektivtrafiken sänker utsläppsördan som orsakas av kväveoxider. Beträffande kväveoxider orsakar ungas mobilitet cirka 1,3 procent av de totala utsläppen från vägtrafiken och 3,4 procent av de totala utsläppen från persontrafiken på vägarna. I praktiken ändrar andelarna inte och minskningen eller ökningen av de totala utsläppen är under 0,1 procent.

Kolmonoxid- eller kolosutsläppen (CO) påverkar också luftkvaliteten. Kolmonoxidutsläppen minskar i genomsnittsscenarioet med uppskattningsvis 21 procent, med 12 procent i minimiscenarioet och med 28 procent i maximiscenarioet. Minskningen av utsläppen beror på att av-

gasreningssystemen i mopeder och mopedbilar inte är så avancerade som i lätta bilar. CO-emissionsfaktorn i mopeder är 4,4 gram per personkilometer, 2,0 i mopedbilar och 0,2 i lätta bilar. Cirka 2,4 procent av de totala utsläppen från vägtrafiken och 2,9 procent av de totala utsläppen från persontrafiken på vägarna uppstår av ungas mobilitet. I genomsnittsscenarioet beräknas andelen totala utsläpp från vägtrafiken sjunka med 1,9 procent, i minimiscenarioet med 2,1 procent och i maximiscenarioet med 1,7 procent. Andelen av de totala utsläppen från vägtrafiken beräknas sjunka med 2,3 procent i genomsnittsscenarioet, med 2,5 procent i minimiscenarioet och med 2,1 procent i maximiscenarioet. De totala utsläppen från vägtrafiken beräknas sjunka med 0,5 procent i genomsnittsscenarioet, med 0,3 procent i minimiscenarioet och med 0,7 procent i maximiscenarioet. De totala utsläppen från persontrafiken på vägarna beräknas beträffande kolmonoxidutsläpp sjunka med 0,6 procent i genomsnittsscenarioet, medan de i minimiscenarioet beräknas sjunka med 0,3 procent och i maximiscenarioet med 0,8 procent.

### 3.6 Ekonomiska konsekvenser

Anskaffningsprisernas inverkan på val av färdstätt

Anskaffningspriserna för fordon kan i hög grad påverka hur populära olika färdstätt kommer att bli. Den ovanstående uppskattningen grundar sig på en enkät som skickats till ungas vårdnadshavare. Antagandet i denna var att beloppet som behövs för att skaffa en lätt bil och körkort är tämligen litet. Körrätten antas förutsätta ett traktorkort, konverteringen av en personbil är enkel och kan utföras på en bil som är cirka 15 år. De sammanlagda kostnaderna beräknas uppgå till endast 700 euro.

Kostnaderna för en lätt bil har beräknats påverka sannolikheten för att scenarierna förverkligas enligt följande. Om kostnaderna blir lika höga som för en mopedbil kan man anta att utnyttjandegraden stannar på nivån som beskrivs i minimiscenarioet. Om kostnaderna för en lätt bil rör sig mellan en moped och en mopedbil (cirka 5 000–6 000 euro) antas efterfrågan vara på en genomsnittsnivå. Om kostnaderna för en lätt bil är konkurrenskraftiga i proportion till en moped, dvs. cirka 2 000 euro, kan maximiscenarioet förverkligas.

Företagsekonomiska konsekvenser

Ändringarna i trafikströmmen har också företagsekonomiska konsekvenser. I alla simulerade scenarier sjunker personbilarnas och lastbilarnas medelhastighet och det uppstår en allt större fördröjning, dvs. fordonet tvingas köra bakom ett långsammare fordon. En längre körtid har en avsevärd företagsekonomisk betydelse särskilt för godstransporter.

Beroende av scenario är den beräknade fördröjningen nästan en minut eller till och med en och en halv minut på en tio kilometer lång sträcka. När fördröjningarna blir längre försvåras planeringen av transporter och tidtabellerna blir inexakta. Motsvarande nackdelar kan väntas uppstå även för busstrafiken på långa rutter, vilket kan påverka planeringen av tidtabeller och trafikeringskostnaderna. Simuleringarna beskrev situationer där många bilar med begränsad hastighet rörde sig på en livligt trafikerad väg under en timme. I största delen av vägnätet är konsekvenserna av hastighetsbegränsade bilar små för trafikströmmen.

Trafikens samhällsekonomiska kostnader

Genom att utnyttja enhetsvärden för projektutvärdering av vägtrafiken kan man uppskatta att den årliga besparingen av olyckskostnader som beror på ibruktandet av lätta bilar är i storleksklassen 10–20 miljoner euro beroende på användningsgraden.

Genom att använda enhetsvärden för projektutvärdering av vägtrafiken beträffande olika utsläpp kan man bedöma att trafikens samhällsekonomiska kostnader som helhet ökar. En ökning av koldioxidutsläppen beräknas öka de årliga kostnaderna med 0,4–1,6 miljoner euro, medan en minskning av partikelutsläppen beräknas sänka de årliga trafik kostnaderna med cirka 0,3 miljoner euro. Kväveoxidkostnaderna kan vara större eller mindre än i dagens läge och för kolmonoxidutsläpp har inget enhetsvärde fastställts. Sålunda beräknas trafikens samhällsekonomiska kostnader öka med cirka 0,1–1,3 miljoner euro per år med anledning av utsläppskonsekvenserna.

De föreslagna ändringarna beräknas inte ha någon betydande inverkan på statens skatteinkomster. Om antalet fordon dock ökar på grund av ändringarna kan detta i någon mån öka avkastningen från bilskatt och fordonsskatt.

### 3.7 Konsekvenser för myndigheternas verksamhet

Trafiksäkerhetscentralen Trafi sköter besiktning-, registrerings- och beskattningsuppgifterna som gäller fordon. Propositionen beräknas öka behovet av rådgivning och anvisningar särskilt beträffande de ovannämnda uppgifterna. Det ökade behovet av rådgivning och anvisningar gäller särskilt avtalsregistrerare och besiktningsförrättare vid besiktningsställen som arbetar för Trafis räkning.

Den föreslagna propositionen förutsätter ändringar i informationssystemet för fordon. Enligt Trafiksäkerhetscentralens uppskattningar beräknas kostnaderna för ändringarna i informationssystemet uppgå till 200 000 euro. Det är fråga om en engångskostnad.

Regeringen har lämnat en proposition till riksdagen med till lag om inrättande av Transport- och kommunikationsverket, ändring av lagen om Trafikverket och till vissa lagar som har samband med dem (RP 61/2018 rd). Trafiksäkerhetsverket, Kommunikationsverket och vissa av Trafikverkets verksamheter ska enligt förslaget slås ihop i en ny myndighet, Transport- och kommunikationsverket. Den föreslagna myndighetsreformen avses träda i kraft den 1 januari 2019. Trafiksäkerhetsverkets uppgifter blir automatiskt Transport- och kommunikationsverkets uppgifter.

Propositionen kommer att öka inspektionsmyndigheternas tillsynsuppgifter.

## 4 Beredningen av propositionen

Propositionen har beretts vid kommunikationsministeriet i samarbete med Trafiksäkerhetsverket och finansministeriet.

Remissyttranden har begärts av intressentgrupperna. Under remissbehandlingen ordnades diskussionsmöten om förslaget. Det kom sammanlagt in 49 remissyttranden om lagförslaget. Remissyttranden lämnades av Suomen Autokoululiitto ry, Liikenteen turvallisuuskouluttajat ry, jord- och skogsbruksministeriet, Autoalan Keskusliitto ry, Bilimportörerna och -industrin rf, OP Gruppen, Automobilförbundet rf, Centralförbundet för lant- och skogsbruksproducenter MTK, Trafiksäkerhetsverket Trafi, undervisnings- och kulturministeriet, Utbildningsstyrelsen, Polisstyrelsen, inrikesministeriet, Suomen Taksiliitto ry, Suomen Autoteknillinen Liitto ry, Suomen Mopoauto Oy, miljöministeriet, Suomen Motoristit ry, Oy Brandt Ab, Samkommunen Helsingforsregionens trafik, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Teknisen Kaupan Liitto ry:n moottoripyöräjaosto, SF-caravan ry, Pyöräliitto ry, Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymä, Institutet för Olycksinformation, arbets- och näringsministeriet, Yksityisten katasustoimipaikkojen liitto ry, Trafikskyddet, justitieministeriet, finansministeriet och 18 pri-

## RP 173/2018 rd

vattpersoner. Social- och hälsovårdsministeriet meddelade att det inte har någonting att yttra om förslaget.

Förslaget understöddes av 26 remissinstanser, medan 13 remissinstanser motsatte sig den föreslagna ändringen eller ställde sig mycket skeptiska till den. Tio yttranden tog inte uttryckligen ställning till om ändringen bör understödjas, utan de tog ställning till en enskild punkt i propositionen eller så bedömdes propositionens för- och nackdelar generellt.

Elva privatpersoner understödde propositionen och endast tre personer föreslog att förslaget bör förkastas. Fyra privatpersoner tog i sina remissyttranden inte uttryckligen ställning till om de understöder förslaget eller inte. Förslaget understöddes även av Suomen Autokoululiitto ry, Liikenteen turvallisuuskouluttajat ry, jord- och skogsbruksministeriet, Centralförbundet för lant- och skogsbruksproducenter MTK rf, Autoalan Keskusliitto ry, Bilimportörerna och -industrin rf, Automobilförbundet, OP Gruppen, Trafiksäkerhetsverket, undervisnings- och kulturministeriet, Utbildningsstyrelsen, Polisstyrelsen, inrikesministeriet, Suomen Autoteknillinen Liitto ry och Suomen Taksiliitto ry.

Förutom tre privatpersoner motsatte sig eller förhöll sig följande kritiska till propositionen: Suomen Mopoauto Oy, Suomen Motoristit ry, Oy Brandt Ab, Teknisen Kaupan Liitto ry:s motorcykelsektion, miljöministeriet, Samkommunen Helsingforsregionens trafik, Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymä, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, SF-caravan ry och Pyöräliitto ry.

Remissinstanserna som motsatte sig propositionen ansåg att förslaget försämrar trafiksäkerheten och smidigheten i trafiken och att det strider mot Finlands miljömål. De föreslagna lätta bilarna ansågs vara farligare än mopedbilar särskilt för gång- och cykeltrafiken på grund av att de är tyngre och accelererar snabbare. Remissinstanserna som representerar moped- och motorcykelhandlare och motorcykelidkare ansåg att förslaget försvagar de ungas trafiksäkerhet och även säkerheten för andra trafikanter, ökar utsläppen och försämrar smidigheten i trafiken.

Representanterna för moped- och motorcykelhandlare ansåg att propositionen försämrar affärsverksamhetsförutsättningarna för import-, försäljnings- och serviceföretagen i moped- och mopedbilsbranschen.

Miljöministeriet, Samkommunen Helsingforsregionens trafik, Pyöräliitto och Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymä ansåg att förslaget bidrar till att vänja unga vid privatbilism och har därigenom en negativ inverkan på statens utsläppsminskningmål.

Förslagets mål att förbättra trafiksäkerheten bland unga var något som allmänt understöddes i remissyttrandena. I yttrandena som understödde propositionen ansågs lätta bilars aktiva och passiva säkerhet vara bättre än mopedbilars. I en del yttranden ansågs de föreslagna lätta bilarna förbättra ungas mobilitet på landsbygden och i stadsregionernas randområden där kollektivtrafikens tjänster är mer begränsade. I några yttranden kritiserades det föreslagna verkstälighetssättet som nationell lösning och ansågs avvika från Europeiska unionens gemensamma lagstiftning.

Särskilt privatpersonerna tog i sina yttranden oftast ställning till de högsta tillåtna körhastigheterna i förslaget, fordonets ålder och begränsningen av fordonets vikt.

Särskilt privatpersonerna föreslog i sina yttranden att den föreslagna begränsningen av hastigheten till högst 45 kilometer i timmen höjs till 60 kilometer i timmen och till och med till 80 kilometer i timmen för att göra trafiken smidigare. I några yttranden föreslogs att användning-

en av lätta bilar begränsas regionalt eller under vissa tider på dygnet. I några yttranden föreslogs också att användningen av fordonet övervakas med hjälp av positionsbestämning av fordonet. Hastighetsbegränsningen ansågs vara motiverad med tanke på trafiksäkerheten, men i vissa yttranden antogs den låga hastigheten öka kringgåendet av hastighetsbegränsaren och försvåra smidigheten i trafiken. I några yttranden föreslogs att hastighetsbegränsaren kan användas på två sätt, dvs. att hastighetsbegränsare endast krävs beträffande körrätt för kategori AM, vilket gör att samma fordon kan användas med olika hastighet till exempel så att föräldrarna och barnen i en familj kan använda samma fordon.

I stället för kravet på fordonets ålder föreslogs krav på viss utrustning och utsläppskrav. Kravet på fordonets ålder ansågs höja anskaffningspriset för fordonet. Å andra sidan understödde representanterna för till exempel biltillverkare och bilimportörer ålderskraven på fordon för att begränsa förnyelsen av fordonsstammen och utsläppen.

I privatpersonernas yttranden föreslogs att den största tillåtna vikten hålls hög och i några yttranden föreslogs 1 100 kilogram som viktgräns och i arbets- och näringsministeriets yttrande 1 300 kilogram. Å andra sidan föreslogs i vissa yttranden också att viktgränsen slopas eller höjs för fordon som använder alternativa drivkrafter.

Kringgående av hastighetsbegränsningen i personbilar betraktades både i yttranden för och emot propositionen som en risk och remissinstanserna begärde att uppmärksamhet fästes vid övervakning och ändamålsenliga påföljder. Polisstyrelsen konstaterade i sitt yttrande att polisen i sin övervakning har observerat att de tekniska metoderna som används för att kringgå hastighetsbegränsare ständigt utvecklas, vilket försvårar övervakningen. I flera yttranden konstaterades att en mycket högre körhastighet uppnås genom att ”trimma” en personbil jämfört med att ”trimma” en mopedbil. I flera yttranden föreslogs att lätta bilar ska genomgå en periodisk besiktning med ett års mellanrum och i några yttranden föreslogs dessutom att de nuvarande påföljderna för kringgående av hastighetsbegränsare ska göras strängare. Beträffande begränsningen av fordonets hastighet uttryckte yttrandena en oro för hur fordonstillverkarens ansvar och utsläppen påverkas om bilarna körs med lägre växel och varvtal.

Beträffande fordonets utrustning föreslogs i yttrandena ytterligare krav bland annat på en skylt som betecknar långsamt fordon, dubbdäck och registreringsskylt för traktor.

Bland annat Suomen Autokoululiitto, Polisstyrelsen, representanterna för mopedbilsförsäljare och -importörer lyfte i sina yttranden fram att framförandet av ett fordon i kategori M<sub>1</sub> inte motsvarar framförandet av en mopedbil. De begärde att detta beaktas beträffande kraven på körrätt. I yttrandena konstaterades att det inte krävs någon obligatorisk körundervisning överhuvudtaget för att få körkort i kategori AM.

I vissa yttranden fästes uppmärksamhet även vid antalet passagerare i lätta bilar. I en del yttranden ansågs det att antalet passagerare i en personbil bör tillämpas på lätta bilar, medan det i andra yttranden föreslogs att antalet bör begränsas på motsvarande sätt som för mopedbilar. Enligt ett par yttranden bör det förbjudas att ett fordon som ska bogseras inte får kopplas till en lätt bil.

Beträffande förslagen som gäller beskattning av lätta bilar krävde finansministeriet i enlighet med förslaget att skattebestämmelserna för personbilar även tillämpas på lätta bilar.

Justitieministeriet krävde i sitt yttrande att propositionen preciseras beträffande bestämmelserna om definitionen av fordonskategorier samt beträffande bestämmelserna om användningen av fordon och sanktionerna beträffande lätta bilar. I yttrandena föreslogs också att propositionen preciseras beträffande huruvida fordonet upphör att vara en lätt bil enligt propositionen

## RP 173/2018 rd

när det är mer tio år från utgången av ibruktagningsåret och om ett fordon som används i trafik därefter måste genomgå ändringsbesiktning vid konverteringen tillbaka till personbil.

På basis av remissutlåtandena har propositionen ändrats så att lätta bilar inte definieras som traktorer utan som fordon som hör till fordonskategori T1, och till propositionen har fogats förslag om att foga lätta bilar till de bestämmelser som gäller definitionen på motordrivna fordon. Av de trafiksäkerhetsskäl som tas upp under alternativen för genomförande i propositionen föreslås inte en höjning av den högsta tillåtna hastigheten. Av de skäl som tas upp under alternativen för genomförande har inte heller fordonens ålderskrav slopats ur förslaget.

Bland annat om lastning av fordon, koppling av släpfordon, användning av dubbdäck och registreringsskyltar föreskrivs med stöd av vägtrafiklagen och fordonslagen genom förordning av statsrådet.

Utkastet till proposition har i överensstämmelse med direktiv (EU) 2015/1535 anmälts till kommissionen som teknisk föreskrift. Enligt direktiv (EU) 2015/1535 ska medlemsstaterna till kommissionen överlämna alla utkast till tekniska föreskrifter, och medlemsstaterna får inte anta ett utkast till teknisk föreskrift före utgången av tre månader från den tidpunkt då kommissionen mottog informationen (frysningsperiod). Kommissionen och medlemsstaterna kan lämna synpunkter till den medlemsstat som har överlämnat ett utkast till teknisk föreskrift. Medlemsstaten ska så långt möjligt ta hänsyn till dessa då den tekniska föreskriften därefter utarbetas. Under den frysningsperiod på tre månader som nämns ovan har kommissionen lämnat sina synpunkter på utkastet till proposition.

Kommissionen har bland annat påpekat att för att lätta bilar ska höra till EU:s traktorkategori (kategori T) bör de således ha sådana tekniska egenskaper att de tack vare dem kan dra, skjuta, frakta eller driva viss utbytbar utrustning. Sådana egenskaper är t.ex. dragkrok och anpassad stötfångare. I utkastet till lag föreskrivs att en ny fordonsklass tas i bruk i fordonskategori T1 i EU:s klassificering. I artikel 4 i förordning (EU) nr 167/2013 föreskrivs att traktorer i kategori T1 ska ha en vikt som överstiger 600 kg, men detta krav nämns inte i utkastet till lag.

Kommissionen har också påpekat att tillverkaren av det ursprungliga fordonet inte längre är ansvarig från den tidpunkt då fordonet byggdes om till lätt bil, även om det återställs till sitt ursprungliga skick som fordon i kategori M<sub>1</sub>.

Vidare har kommissionen pekat på säkerhets- och miljöproblem som kan orsakas av att fordon byggs om. Enligt kommissionens synpunkt kan vridmomentet i fordon i kategori M1 orsaka säkerhetsproblem, om det inte anpassas till ombyggda lätta bilar. Den risk som är förknippad med manipulering av hastighetsbegränsare, varvid ”traktorer” kan framföras i hög hastighet, kan heller inte förbises. Enligt kommissionen innebär den föreslagna lösningen, där hastighetsbegränsare installeras i en personbil (M<sub>1</sub>), att hastigheten i ett ombyggt fordon är begränsad till en hastighet som fordonet inte är avsett att framföras i under hela dess livslängd. Detta orsakar enligt kommissionen ovisshet om fordonens utsläpp och om effektiviteten hos avgas efterbehandlingen i ombyggda dieslbilar.

Kommissionen har också hyst farhågor om en eventuell förvridning av marknaden för fordon i EU:s fordonskategori L1e-B (moped) och L6e-B (mopedbil). Tillverkarna av dessa fordon är i huvudsak europeiska och skulle hamna i en ofördelaktig ställning på EU-marknaden jämfört med andra fordon i kategori L.

Enligt kommissionen får man med hjälp av enskilt godkännande inte förvrida de lika spelregler som föreskrivs i EU:s lagstiftning om typgodkännande.

I kommissionens synpunkt noteras utöver fordonsteknisk harmonisering även propositionens förenlighet med körkortsdirektivet. Ett körkort för kategori AM medför rätt att framföra lätta fyrhjulingar som definieras i artikel 1.2 f i förordning (EU) nr 168/2013. Kommissionen har konstaterat att den nya fordonsgrupp i kategori T1 som anmälts inte är förenlig med de gemensamma klassificeringsgrunderna för ”lätta fyrhjulingar” (kategori L6e) i den nämnda förordningen och att man med körkort för kategori AM som avses i körkortsdirektivet inte kan framföra fordon i den anmälda nya fordonsgruppen i kategori T1.

Avslutningsvis konstateras det i kommissionens synpunkt att fordon i den anmälda nya fordonsgruppen i kategori T1 inte är förenliga med definitionen av jordbruks- eller skogsbruks-traktor i artikel 4.4 i körkortsdirektivet, varför de anses höra till kategorin ”motorfordon”. Enligt direktivets definition av traktorer utnyttjas traktorer endast sekundärt för person- eller godstransport på väg, medan de i det anmälda utkastet till proposition föreslagna fordonen i den nya fordonsgruppen i kategori T1 i första hand är avsedda för persontransport. Kommissionen har därför ansett att det anmälda utkastet till proposition bör anpassas så att det överensstämmer med körkortsdirektivet 2006/126/EG.

Utkastet till proposition har inte ändrats på basis av kommissionens synpunkter. Enligt utkastet till proposition hör lätta bilar till kategori T1, till vilken enligt 14 § hör fordon med hjul eller band vars minsta spårvidd inte understiger 1 150 millimeter och vars vikt i olastat och körklart skick överstiger 600 kilogram. Därmed ska fordonets vikt i olastat och körklart skick enligt kommissionens synpunkter överstiga 600 kilogram, vilket är vad som krävs i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 167/2013 om godkännande och marknadstillsyn av jordbruks- och skogsbruksfordon. Krav på dragkrok eller andra tekniska krav i kategori T1 har inte fogats till propositionen, eftersom den avsedda användningen av de föreslagna lätta bilarna och förordning (EU) 167/2013 inte kräver det. Enligt den nämnda förordning och enligt körkortsdirektivet är traktorer särskilt konstruerat för att dra, skjuta, bära eller driva vissa redskap, maskiner eller släpvagnar, vilka används i samband med jord- och skogsbruk, och som endast sekundärt utnyttjas för person- eller godstransport på väg eller för att på väg dra fordon som används för person- eller godstransport. Närmare tekniska föreskrifter om kraven på ett fordons konstruktion och egenskaper kan med stöd av 27 a § 2 mom. i fordonslagen.

Till typgodkända fordon i kategori T enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 167/2013 om godkännande och marknadstillsyn av jordbruks- och skogsbruksfordon hör fordon som på basis av sina egenskaper i första hand kan anses användas för person- eller godstransport på väg. Dessa fordon har ansetts höra till kategori T på basis av att de uppfyller de tekniska kraven på traktorer. Enligt kommunikationsministeriets åsikt uppfyller lätta bilar de tekniska kraven som gäller kategori T, och på dem tillämpas således inte körkortsdirektivet. Körkortskraven för kategori T kan uppställas i den nationella lagstiftningen. Enligt förslaget ska det för att köra en lätt bil i kategori T1 krävas körkort för kategori AM. Också i Sverige är det tillåtet att köra en A-traktor som modifierats från en personbil med körkort för kategori AM.

De lätta bilarna anses inte heller snedvrیدا marknaden, eftersom de är fordon som modifierats från personbilar och det uppskattas att deras antal inte kommer att bli betydande.

Också kommissionens övriga synpunkter har noterats i beredningen, men förslagen för uppnående av propositionens syften har bedömts vara det sätt att genomföra ändringarna som är mest ändamålsenligt och motsvarar Europeiska unionens lagstiftning, trots att de föreslagna lagändringarna enligt den ståndpunkt kommissionen framför i sina synpunkter inte uppfyller kraven i unionslagstiftningen. Målet med propositionen är att möjliggöra en ny form av mobilitet för unga 15–17-åringar genom att göra en hastighetsbegränsad personbil tillgänglig för dem. Till sin konstruktion utgör den föreslagna personbilen ett modernt och säkrare alternativ



## **RP 173/2018 rd**

till mopedbilar som stöd för ungas mobilitet i finländska förhållanden. Målsättningen med propositionen är särskilt att förbättra trafiksäkerheten bland unga. Unga rör sig mycket med mopeder och mopedbilar. I olyckssituationer är särskilt mopedernas säkerhet sämre än personbilarnas.

## DETALJMOTIVERING

### 1 Lagförslag

#### 1.1 Fordonslag

**3 §. Definitioner.** I 2 punkten i paragrafen ändras definitionen av ett motordrivet fordon så att den kompletteras med nya lätta bilar som hör till kategorin T1.

**10 §. Bil.** I paragrafen föreskrivs klassificeringsgrunderna för fordon i kategorierna M och N. Till bestämmelsen i 1 mom., där fordon som hör till andra fordonskategorier ute-sluts ur definitionen av bil, fogas lätta bilar som avses i den föreslagna 14 b §. Lätta bilar ska inte klassificeras som fordon som hör till kategori M eller N utan till fordon i kategori T1.

**14 b §. Lätta bilar.** Paragrafen innehåller bestämmelser om en ny fordonsgrupp som hör till kategori T1. Fordonen i kategori T1 är således traktorer i kategori T1a och T1b enligt 14 § och lätta bilar i kategori T1.

En lätt bil ska ha konverterats från ett fordon i kategori M1 som tidigare tagits i bruk i Finland och som tagits i bruk första gången efter 2014. Det får dock vara högst tio år från utgången av det konverterade fordonets första ibrukagningsår.

Fordonets vikt i olastat och körklart skick begränsas till 1 500 kilogram. Begränsningen gäller dock inte elbilar som ofta är tyngre än andra fordon i samma storleksklass på grund av att de är eldrivna. Fordonets vikt i olastat och körklart skick motsvarar termen som används i klassificeringen av fordon i kategori T enligt 14 §. Fordonets konstruktiva hastighet begränsas dessutom till 45 kilometer i timmen.

61 § i fordonslagen innehåller bestämmelser om skyldigheten att föra ett fordon till ändringsbesiktning. Enligt 1 mom. i paragrafen ska ett fordon föras till ändringsbesiktning om uppgifterna om fordonets kategori eller klass inte längre stämmer. Eftersom fordonet tio år efter det första ibruktagandet inte längre kan vara en lätt bil enligt klassificeringsuppgiften i 14 b §, ska ett sådant fordon föras till ändringsbesiktning om avsikten är att fordonet fortfarande används i trafik.

**25 §. Fordons konstruktion, manöverorgan och utrustning.** I paragrafen föreskrivs allmänt vilka egenskaper och vilken utrustning ett fordon ska ha för att tryggt kunna användas i trafik. I praktiken föreskrivs egenskaperna och utrustningen för fordon som ska EU-typgodkännas i EU:s ramförfattningar.

Enligt 1 mom. 12 punkten i gällande paragraf ska fordon i kategorierna M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> och N<sub>3</sub> ha en hastighetsbegränsare. Beträffande de nämnda fordonskategorierna grundar sig kravet på en hastighetsbegränsare på rådets direktiv 92/6/EEG om montering och användning av hastighetsbegränsande anordningar i vissa kategorier av motorfordon inom gemenskapen.

Till 1 mom. 12 punkten i paragrafen fogas även ett krav på hastighetsbegränsare i lätta bilar. Enligt 87 § 1 mom. 4 punkten i fordonslagen ska tillstånd utverkas av tillsynsmyndigheten för installation och reparation av hastighetsbegränsare som ska installeras i fordon. Eftersom det föreslås att en hastighetsbegränsare ska vara obligatorisk i lätta bilar behövs tillstånd som beviljas av Trafiksäkerhetsverket för installation och reparation av hastighetsbegränsaren.

#### 1.2 Körkortslag

**4 §. Körkortskategorier.** 1 mom. 1 punkten b underpunkten i paragrafen ändras genom att lätta bilar som hör till fordonskategori T som avses i fordonslagen fogas till körkortskategorin AM. Till underpunkten hör lätta fyrhjulingar, dvs. mopedbilar, traktorer i fordonskategori T3 och lätta bilar. Således ställs samma krav på avläggandet av rätten att framföra mopedbilar och lätta bilar.

**7 §. Körrättens omfattning.** Till 5 mom. i paragrafen fogas att körrätten för lätt bil, såsom traktor i kategori T3, med körkort för kategori AM gäller endast i Finland. Körrätten för lätta fyrhjulingar med körkort för kategori AM erkänns även annanstans som överensstämmande med EU:s lagstiftning, men körrätten för lätt bil med körkort för kategori AM grundar sig på nationell praxis och andra medlemsstater har inga skyldigheter att erkänna körrätten.

**39 §. Vem som betraktas som förare vid körundervisning och övningskörning.** Till 1 mom. 5 punkten i paragrafen fogas ett omnämmande om lätta bilar. Enligt bestämmelsen anses som förare vid körundervisning och övningskörning även med lätt bil den som avlägger körkort om sitsarna är placerade efter varandra och läraren eller vid övningskörning den som handleder övningen om sitsarna är placerade bredvid varandra.

**41 §. Genomförandet av körundervisningen och övningskörningen.** Till 2 mom. i paragrafen fogas ett omnämmande om att körundervisningen genomförs med lätt bil. Enligt 41 § 2 mom. som föreslås ska läraren eller vid övningskörning den som handleder övningen sitta bredvid eleven om sitsarna är placerade bredvid varandra.

### 1.3 Vägtrafiklag

**2 a §. Definitioner.** Till definitionen av ett motordrivet fordon i vägtrafiklagen fogas lätt bil på samma sätt som förslagen som gäller bestämmelserna med definitioner i fordonslagen och strafflagen.

**88 §. Skyldighet att använda bilbälte och annan skyddsanordning för sittplats.** 1 mom. i paragrafen ändras genom att 7 punkten fogas till momentet enligt vilken bilbälte eller annan skyddsanordning ska användas även i lätta bilar.

### 1.4 Fordonsskattelag

**4 §. Skattepliktiga fordon.** Paragrafen innehåller bestämmelser om fordon som är belagda med fordonsskatt. Enligt gällande bestämmelse ska fordonsskatt betalas för fordon i kategorierna M och N. För att även motsvarande lätta bilar registrerade i kategori T1 ska vara skattepliktiga, fogas ett omnämmande om lätta bilar till 1 mom. Det föreslås också att ett nytt 4 mom. fogas till paragrafen med en precisering om att lätta bilar beskattas på samma sätt som personbilar. I beskattningen anses lätta bilar höra till den fordonskategori där de registreras utan hastighetsbegränsare. En personbil som registreras som lätt bil beskattas således fortfarande som personbil efter att fordonskategorin har ändrats.

### 1.5 Bilskattelag

**1 §.** Paragrafen gäller tillämpningsområdet för bilskattelagen och skattepliktiga fordon. Skattepliktiga fordon är enligt gällande bestämmelse personbilar, paketbilar och sådana bussar vilkas egenmassa är mindre än 1 875 kilogram, motorcyklar och andra fordon i kategori L. Eftersom lätta bilar registrerade i kategori T1 avviker från personbilar endast i fråga om den begränsade hastigheten, ska samma bilskatt betalas för lätta bilar som för personbilar. Därför fogas ett omnämmande om lätta bilar till 1 mom.

Det föreslås att ett nytt 3 mom. fogas till paragrafen med en precisering om att bestämmelserna som gäller personbilar tillämpas på beskattningen av lätta bilar. Eftersom bilskatten vanligen uppbärs när fordonet registreras första gången i Finland, tas skatt för ett fordon som ursprungligen registrerats som personbil inte längre ut om fordonet registreras som lätt bil. På motsvarande sätt leder det inte till skattepåföljder när hastighetsbegränsaren tas bort och en lätt bil registreras på nytt till personbil. Skatt kan dock uppbäras till exempel i det fall att bilen har tagits i bruk och ändrats om till lätt bil innan den registreras första gången i Finland. Då sker beskattningen på normalt sätt som när en bil registreras som personbil.

## 1.6 Bränsleavgiftslag

**1 §. Lagens tillämpningsområde.** Enligt 1 mom. i paragrafen ska för fordon i vilka används bränsle som beskattas lindrigare än motorbensin eller dieselolja betalas bränsleavgift till staten i enlighet med denna lag. Den gällande bestämmelsen omfattar även lätta bilar och de behöver således inte nämnas separat i bestämmelsen som gäller tillämpningsområdet.

I bränsleavgiftslagen är avgiftens storlek och flera bestämmelsers lämplighet dock beroende av fordonskategorin. Eftersom bränsleavgiften tillämpas på lätta bilar på samma sätt som på motsvarande bilar som registrerats som personbil fogas en bestämmelse om detta till paragraf 1 i ett nytt 3 mom.

## 1.7 Mervärdesskattelag

**114 §.** I 114 § i mervärdesskattelagen (1501/1993) föreskrivs om begränsningar av avdragsrätten. För att bevara det faktiska tillämpningsområdet för bestämmelsen om en avdragsbegränsning som gäller personbilar föreslås det att 114 § i mervärdesskattelagen ändras så att avdragsbegränsningarna för skatt som ingår i anskaffningspriset för personbilar och driftkostnaderna även tillämpas på lätta bilar, konverterade från fordon i kategori M<sub>1</sub>, som avses i 14 b § i fordonslagen.

## 1.8 Strafflag

23 kap Om trafikbrott

**12 §. Definitioner.** Det föreslås att definitionen av ett motordrivet fordon i 3 punkten i paragrafen ändras på samma sätt som i den föreslagna 3 § 2 punkten i fordonslagen och den föreslagna 2 a § 2 punkten i vägtrafiklagen så att lätta bilar fogas till den. Eftersom lätta bilar enligt förslaget definieras som motordrivna fordon tillämpas på förändret av dem bland annat straffbestämmelserna som gäller grovt äventyrande av trafiksäkerheten enligt 23 kap. 2 § i strafflagen, rattfylleri enligt 3 §, grovt rattfylleri enligt 4 §, överlämnande av fortskaffningsmedel till berusad enligt 8 §, förande av fortskaffningsmedel utan behörighet enligt 10 § och smitning i vägtrafik enligt 11 §.

## 2 Närmare bestämmelser och föreskrifter

I förslaget föreslås inte att nya bemyndiganden att utfärda förordning eller föreskrift ska föreskrivas, men de föreslagna ändringarna kräver att gällande förordningar och föreskrifter ändras och att nya föreskrifter utfärdas med stöd av gällande bemyndiganden.

Med stöd av 7 § 2 mom. och 27 a § i fordonslagen meddelar Trafiksäkerhetsverket vid behov närmare föreskrifter om de tekniska kraven för ändring av fordon till lätt bil, om sådana smärre undantag och alternativa krav som tillämpas av ändamålsenlighets skull vid påvisande

## RP 173/2018 rd

av överensstämmelse och om kraven på lätta bilars konstruktion, egenskaper, system, komponenter, separata tekniska enheter och utrustning.

Genom förordning av statsrådet ska den periodiska besiktningsskyldigheten och besiktningstiderna föreskrivas med stöd av 51 § i fordonslagen.

Med stöd av 25 § 2 mom. i vägtrafiklagen ska hastighetsbegränsningarna för olika fordonskategorier som föreskrivs i 3 § i förordningen om användning av fordon på väg ändras så att lätta bilar beaktas i bestämmelserna. Enligt paragrafen i nämnda förordning är den högsta tillåtna hastigheten på väg för en två- eller trehjulig moped samt lätt fyrhjuling utan släpvagn 45 kilometer per timme och för annan traktor än trafiktraktor och en snabb traktor i kategori b vars konstruktiva hastighet är högre än 40 kilometer per timme, 40 kilometer per timme.

Då en trehjulig moped, en lätt fyrhjuling vars bredd är större än 1,00 meter, en traktor vars konstruktiva hastighet är högst 50 kilometer per timme eller ett motorredskap med en egenmassa som överskrider 0,5 ton körs på väg ska de enligt 51 a § i förordningen om användning av fordon på väg vara försedda med en skylt för långsamtgående fordon. Även en lätt fyrhjuling vars bredd är högst 1,00 meter eller ett motorredskap vars egenmassa högst 0,5 ton eller något annat fordon vars konstruktiva hastighet enligt bestämmelser och föreskrifter inte får överstiga 50 kilometer per timme får förses med denna skylt.

Med stöd av 87 § i vägtrafiklagen utfärdas genom förordning av statsrådet bestämmelser om bland annat lätta bilars mått och massa som allmänt tillåts på väg samt om lastning av lätta bilar.

I förordningen om användning av fordon på väg föreskrivs också om användningen av vinter- och dubbdäck med stöd av 108 § 1 mom. Enligt 18 § i gällande förordning ska djupet på slitbanans huvudspår på fordon i kategori L vara minst 1,0 millimeter och på lätta fyrhjulningar ska däck med grovt mönster som lämpar sig för vinterbruk användas under december, januari och februari. Enligt förordningen får slirskydd användas på lätta fyrhjulningar och på släpvagnar för dessa under de förutsättningar som i 17 § bestäms för personbilar.

Den nya vägtrafiklagen innehåller bestämmelser om fordons mått och massa, högsta tillåtna hastighet och användning av vinterdäck som föreskrivs i gällande förordning om användning av fordon på väg.

### **3 Ikraftträdande**

Det föreslås att ändringarna träder i kraft den 1 november 2019.

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

1.

## Lag

### om ändring av fordonslagen

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i fordonslagen (1090/2002) 3 § 2 punkten, 10 § 1 mom. och 25 § 1 mom. 12 punkten,  
sådana de lyder, 3 § 2 punkten i lag 1609/2015, 10 § 1 mom. i lag 507/2017, 25 § 1 mom. 12 punkten i lag 1042/2014 samt  
*fogas* till lagen en ny 14 b § som följer:

3 §

#### *Definitioner*

I denna lag avses med

---

2) *motordrivet fordon* ett fordon som drivs med maskinkraft; motordrivna fordon är bilar, mopeder, motorcyklar, tre- och fyrhjuliga fordon i kategori L, traktorer, lätta bilar, motorredskap och terrängfordon,

---

10 §

#### *Bil*

Fordon i kategori M och N (*bil*) är ett för person- eller godstransport eller för en bestämd specialuppgift tillverkat motordrivet fordon som har minst fyra hjul eller band och vars största konstruktiva hastighet är högre än 25 km/h. Som fordon i kategori M och N betraktas dock inte ett fyrhjuligt fordon som med stöd av 11 § anses höra till kategori L, som med stöd av 14 § betraktas som traktor, som med stöd av 14 b § betraktas som lätt bil, som med stöd av 15 § betraktas som motorredskap eller som med stöd av 16 § betraktas som terrängfordon.

---

14 b §

#### *Lätta bilar*

En lätt bil är ett i 14 § 1 mom. 1 punkten avsett fordon i kategori T1

- 1) vars högsta konstruktiva hastighet har begränsats till 45 kilometer i timmen,
- 2) som ändrats från ett fordon i kategori M<sub>1</sub> som tidigare tagits i bruk i Finland,
- 3) i fråga om vilket det har gått högst 10 år från utgången av det första ibruktagningensåret, dock så att det första ibruktagandet skett den 1 januari 2015 eller därefter, och
- 4) vars vikt i olastat och körklart skick är högst 1 500 kg, om fordonets drivkraft är något annat än el.

25 §

30

**RP 173/2018 rd**

*Fordons konstruktion, manöverorgan och utrustning*

För att tryggt kunna användas i trafik ska

-----  
12) motordrivna fordon ha en hastighetsmätare samt lätta bilar och fordon i kategorierna M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> och N<sub>3</sub> en hastighetsbegränsare,  
-----

-----  
Denna lag träder i kraft den 20 .  
-----

2.

## Lag

### om ändring av körkortslagen

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i körkortslagen (386/2011) 4 § 1 mom. 1 punkten underpunkt b, 7 § 5 mom., 39 §  
och 41 § 2 mom., sådana de lyder i lag 387/2018, som följer:

4 §

*Körkortskategorier*

I grupp 1 ingår följande körkortskategorier:

1) AM, till vilken hör

-----  
b) lätta fyrhjulingar, lätta bilar enligt 14 b § i fordonslagen (1090/2002) och sådana traktorer  
i fordonskategori T3 vilkas konstruktiva hastighet överstiger 40 km/h och är högst 60 km/h  
inklusive släpfordon kopplade till dem,  
-----

7 §

*Körrättens omfattning*

-----  
Kategori T samt körrätt för lätt bil och traktor i fordonskategori T3 med körkort för kategori  
AM gäller endast i Finland.  
-----

39 §

*Vem som betraktas som förare vid körundervisning och övningskörning*

Vid körundervisning och övningskörning anses följande vara förare:

- 1) i kategori B läraren och vid övningskörning den som handleder övningen,
- 2) i kategorierna C1 och C läraren,
- 3) vid körundervisning för kategori D1 eller D läraren eller, om den som avlägger körkort  
har körkort för kategori C, den som avlägger körkort,
- 4) i kategori E den som avlägger körkort,
- 5) vid körundervisning eller övningskörning med moped, motorcykel, traktor, lätt fyrhjuling  
eller lätt bil med sitsarna placerade efter varandra den som avlägger körkort eller, om den som  
ger körundervisning eller handleder övningen är med på motorcykeln, traktorn, den lätta bilen  
eller den lätta fyrhjulingen, läraren eller handledaren,
- 6) i kategori T den som avlägger körkort.

41 §



**RP 173/2018 rd**

*Genomförandet av körundervisningen och övningskörningen*

-----  
Vid körundervisningen för kategorierna B, C1 och C ska läraren eller vid övningskörning den som handleder övningen sitta bredvid eleven. Detsamma gäller körundervisning och övningskörning med lätt fyrhjuling, lätt bil eller traktor, om sitsarna är placerade bredvid varandra.  
-----

-----  
Denna lag träder i kraft den      20 .  
-----

3.

## Lag

### om ändring av 2 a och 88 § i vägtrafiklagen

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i vägtrafiklagen (267/1981) 2 a § 2 punkten och 88 § 1 mom.,  
sådana de lyder i lag 1610/2015, som följer:

#### 2 a §

#### *Definitioner på fordon*

I vägtrafiklagstiftningen avses med

---

2) *motordrivet fordon* ett fordon som drivs med maskinkraft; motordrivna fordon är bilar, motorcyklar och mopeder samt tre- och fyrhjuliga fordon i kategori L liksom traktorer, lätta bilar, motorredskap och terrängfordon,

---

#### 88 §

#### *Skyldighet att använda bilbälte och annan skyddsanordning för sittplats*

Föraren och passagerarna ska under körning använda ett bilbälte som är monterat för sittplatsen eller vara fastspända i någon annan skyddsanordning

- 1) i personbilar,
  - 2) i bussar,
  - 3) i paketbilar,
  - 4) i lastbilar,
  - 5) i trehjuliga mopeder och motoriserade trehjulingar, om det ingår säkerhetsbälte i fordonets ursprungliga utrustning,
  - 6) i lätta fyrhjulingar, tunga fyrhjulingar och terrängfordon, om det ingår säkerhetsbälte i fordonets ursprungliga utrustning,
  - 7) i lätta bilar.
- 

Denna lag träder i kraft den      20 .

---

4.

## Lag

### om ändring av 4 § i fordonsskattelagen

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i fordonsskattelagen (1281/2003) 4 §,  
sådan den lyder delvis ändrad i lagarna 235/2007 och 307/2018, som följer:

#### 4 §

##### *Skattepliktiga fordon*

Fordonsskatt ska betalas för i registret införda fordon i kategorierna M och N samt lätta bilar i kategori T1. För fordon som är registrerade någon annanstans än i Finland betalas fast skatt och konsumtionsskatt enligt 38–44 § i denna lag. Fordonsskatt ska betalas även för ett fordon som borde ha varit infört i registret eller ha registrerats som påställt.

Ett motorredskap som byggts på ett bilchassi betraktas inte som ett sådant fordon som avses i 1 mom., om det är ett fordon i kategori N<sub>2</sub> eller N<sub>3</sub> som utrustats med speciella redskap för utförande av arbete och om det inte är avsett för transport av annat gods än sådana arbetsredskap och förnödenheter som behövs i arbetet.

Ett fordon som i registret inte är klassificerat enligt kategori M eller N eller någon annan fordonskategori anses vid beskattningen höra till en sådan i vägtrafiklagstiftningen angiven fordonskategori som motsvarar fordonets beskaffenhet.

På betalning av fordonsskatt för lätta bilar tillämpas vad som i denna lag föreskrivs om personbilar.

Denna lag träder i kraft den \_\_\_\_\_ 20 \_\_\_\_ .

5.

## Lag

### om ändring av 1 § i bilskattelagen

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i bilskattelagen (1482/1994) 1 §,  
sådan den lyder delvis ändrad i lagarna 5/2009 och 313/2018, som följer:

#### 1 §

För personbilar (kategori M<sub>1</sub>), paketbilar (kategori N<sub>1</sub>) och sådana bussar (kategori M<sub>2</sub>) vilkas egenmassa är mindre än 1 875 kilogram, för lätta bilar (kategori T1), för motorcyklar (kategori L3 och L4) samt för andra fordon i kategori L ska, innan fordonet registreras i det trafik- och transportregister (*registret*) som avses i lagen om transportservice (320/2017) eller tas i bruk i Finland, bilskatt betalas till staten så som föreskrivs i denna lag.

Om inte något annat föreskrivs i denna lag, tillämpas på klassificering av fordon och på tekniska egenskaper hos fordon vad som föreskrivs i fordonslagen (1090/2002) och med stöd av den.

På betalning av bilskatt för lätta bilar tillämpas vad som i denna lag föreskrivs om personbilar.

Denna lag träder i kraft den      20 .

6.

## Lag

### om ändring av 1 § i bränsleavgiftslagen

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i bränsleavgiftslagen (1280/2003) 1 § som följer:

1 §

#### *Lagens tillämpningsområde*

För fordon i vilka används bränsle som beskattas lindrigare än motorbensin eller dieselolja ska betalas bränsleavgift till staten i enlighet med denna lag.

Denna lag tillämpas på fordon som är registrerade i Finland eller i något annat land samt på fordon som oregistrerade används i Finland.

På betalning av bränsleavgift för lätta bilar i kategori T1 tillämpas vad som i denna lag föreskrivs om personbilar.

Denna lag träder i kraft den \_\_\_\_\_ 20 .  
\_\_\_\_\_

7.

## Lag

### om ändring av 114 § i mervärdesskattelagen

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i mervärdesskattelagen (1501/1993) 114 § 3 mom., sådant det lyder i lag 962/1998,  
som följer:

-----  
114 §  
-----

Vad som ovan i 1 mom. 5 punkten och 2 mom. föreskrivs om personbilar tillämpas också på bilar avsedda för två ändamål och på i 14 b § i fordonslagen (1090/2002) avsedda lätta bilar som ändrats från fordon i kategori M<sub>1</sub>.  
-----

Denna lag träder i kraft den 20 . \_\_\_\_\_

8.

**Lag**

**om ändring av 23 kap. 12 § i strafflagen**

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i strafflagen (39/1889) 23 kap. 12 § 3 punkten,  
sådan den lyder i lag 1611/2015, som följer:

23 kap.

**Om trafikbrott**

12 §

*Definitioner*

I detta kapitel avses med

-----  
3) *motordrivnet fordon* ett fordon som drivs med maskinkraft; motordrivna fordon är bilar, mopeder, motorcyklar, motoriserade trehjulingar, lätta och tunga fyrhjulingar, traktorer, lätta bilar, motorredskap och terrängfordon,  
-----

Denna lag träder i kraft den 20. \_\_\_\_\_

Helsingfors den 4 oktober 2018

**Statsminister**

**Juha Sipilä**

Kommunikationsminister Anne Berner

1.

**Lag**

**om ändring av fordonslagen**

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i fordonslagen (1090/2002) 3 § 2 punkten, 10 § 1 mom. och 25 § 1 mom. 12 punkten,  
sådana de lyder, 3 § 2 punkten i lag 1609/2015, 10 § 1 mom. i lag 507/2017, 25 § 1 mom. 12 punkten i lag 1042/2014 samt  
*fogas* till lagen en ny 14 b § som följer:

*Gällande lydelse*

3 §

*Definitioner*

-----  
2) *motordrivet fordon* ett fordon som drivs med maskinkraft; motordrivna fordon är bilar, mopeder, motorcyklar och tre- och fyrhjuliga fordon i kategori L *samt* traktorer, motorredskap och terrängfordon,  
-----

10 §

*Bil*

Fordon i kategori M och N (*bil*) är ett för person- eller godstransport eller för en bestämd specialuppgift tillverkat motordrivet fordon som har minst fyra hjul eller band och vars största konstruktiva hastighet är högre än 25 km/h. Som fordon i kategori M och N betraktas dock inte ett fyrhjuligt fordon som med stöd av 11 § anses höra till kategori L, som med stöd av 14 eller 15 § betraktas som traktor eller motorredskap eller som med stöd av 16 § betraktas som terrängfordon.

-----

*Föreslagen lydelse*

3 §

*Definitioner*

I denna lag avses med

-----  
2) *motordrivet fordon* ett fordon som drivs med maskinkraft; motordrivna fordon är bilar, mopeder, motorcyklar, tre- och fyrhjuliga fordon i kategori L, traktorer, *lätta bilar*, motorredskap och terrängfordon,  
-----

10 §

*Bil*

Fordon i kategori M och N (*bil*) är ett för person- eller godstransport eller för en bestämd specialuppgift tillverkat motordrivet fordon som har minst fyra hjul eller band och vars största konstruktiva hastighet är högre än 25 km/h. Som fordon i kategori M och N betraktas dock inte ett fyrhjuligt fordon som med stöd av 11 § anses höra till kategori L, som *med stöd av 14 § betraktas som traktor, som med stöd av 14 b § betraktas som lätt bil, som med stöd av 15 § betraktas som motorredskap* eller som med stöd av 16 § betraktas som terrängfordon.

-----



(ny)

14 b §

**Lätta bilar**

*En lätt bil är ett i 14 § 1 mom. 1 punkten avsett fordon i kategori T1*

*1) vars högsta konstruktiva hastighet har begränsats till 45 kilometer i timmen,*

*2) som ändrats från ett fordon i kategori M1 som tidigare tagits i bruk i Finland,*

*3) i fråga om vilket det har gått högst 10 år från utgången av det första ibruktagningsåret, dock så att det första ibruktagningsåret skett den 1 januari 2015 eller därefter, och*

*4) vars vikt i olastat och körklart skick är högst 1 500 kg, om fordonets drivkraft är något annat än el.*

25 §

25 §

*Fordons konstruktion, manöverorgan och utrustning*

*Fordons konstruktion, manöverorgan och utrustning*

För att tryggt kunna användas i trafik ska

För att tryggt kunna användas i trafik ska

12) motordrivna fordon ha en hastighetsmätare samt fordon i kategorierna M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> och N<sub>3</sub> en hastighetsbegränsare,

12) motordrivna fordon ha en hastighetsmätare samt *lätta bilar* och fordon i kategorierna M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> och N<sub>3</sub> en hastighetsbegränsare,

Denna lag träder i kraft den 20 .

2.

## Lag

### om ändring av körkortslagen

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i körkortslagen (386/2011) 4 § 1 mom. 1 punkten underpunkt b, 7 § 5 mom., 39 §  
och 41 § 2 mom., sådana de lyder i lag 387/2018, som följer:

*Gällande lydelse*

4 §

#### *Körkortskategorier*

I grupp 1 ingår följande körkortskategorier:

1) AM, till vilken hör

b) lätta fyrhjulingar och sådana traktorer i fordonskategori T3 vilkas konstruktiva hastighet överstiger 40 km/h och är högst 60 km/h inklusive släpfordon kopplade till dem,

7 §

#### *Körrettens omfattning*

Kategori T och kör rätt för traktor i fordonskategori T3 med körkort för kategori AM gäller endast i Finland.

39 §

#### *Vem som betraktas som förare vid körundervisning och övningskörning*

Vid körundervisning och övningskörning anses följande vara förare:

- 1) i kategori B läraren och vid övningskörning den som handleder övningen,
- 2) i kategorierna C1 och C läraren,
- 3) vid körundervisning för kategori D1 eller D läraren eller, om den som avlägger körkort har körkort för kategori C, den som avlägger körkort,

*Föreslagen lydelse*

4 §

#### *Körkortskategorier*

I grupp 1 ingår följande körkortskategorier:

1) AM, till vilken hör

b) lätta fyrhjulingar, *lätta bilar enligt 14 b § i fordonslagen (1090/2002)* och sådana traktorer i fordonskategori T3 vilkas konstruktiva hastighet överstiger 40 km/h och är högst 60 km/h inklusive släpfordon kopplade till dem,

7 §

#### *Körrettens omfattning*

Kategori T *samt* kör rätt för *lätt bil* och traktor i fordonskategori T3 med körkort för kategori AM gäller endast i Finland.

39 §

#### *Vem som betraktas som förare vid körundervisning och övningskörning*

Vid körundervisning och övningskörning anses följande vara förare:

- 1) i kategori B läraren och vid övningskörning den som handleder övningen,
- 2) i kategorierna C1 och C läraren,
- 3) vid körundervisning för kategori D1 eller D läraren eller, om den som avlägger körkort har körkort för kategori C, den som avlägger körkort,

RP 173/2018 rd

- 4) i kategori E den som avlägger körkort,  
5) vid körundervisning eller övningskörning med moped, motorcykel, traktor eller lätt fyrhjuling med sitsarna placerade efter varandra den som avlägger körkort eller, om den som ger körundervisning eller handleder övningen är med på motorcykeln, traktorn eller den lätta fyrhjulingen, läraren eller handledaren,  
6) i kategori T den som avlägger körkort.

41 §

*Genomförandet av körundervisningen och övningskörningen*

---

Vid körundervisningen för kategorierna B, C1 och C ska läraren eller vid övningskörning den som handleder övningen sitta bredvid eleven. Detsamma gäller körundervisning och övningskörning med lätt fyrhjuling eller traktor, om sitsarna är placerade bredvid varandra.

---

- 4) i kategori E den som avlägger körkort,  
5) vid körundervisning eller övningskörning med moped, motorcykel, traktor, lätt fyrhjuling eller *lätt bil* med sitsarna placerade efter varandra den som avlägger körkort eller, om den som ger körundervisning eller handleder övningen är med på motorcykeln, traktorn, *den lätta bilen* eller den lätta fyrhjulingen, läraren eller handledaren,  
6) i kategori T den som avlägger körkort.

41 §

*Genomförandet av körundervisningen och övningskörningen*

---

Vid körundervisningen för kategorierna B, C1 och C ska läraren eller vid övningskörning den som handleder övningen sitta bredvid eleven. Detsamma gäller körundervisning och övningskörning med lätt fyrhjuling, *lätt bil* eller traktor, om sitsarna är placerade bredvid varandra.

---

Denna lag träder i kraft den 20 .

3.

## Lag

### om ändring av 2 a och 88 § i vägtrafiklagen

I enlighet med riksdagens beslut  
ändras i vägtrafiklagen (267/1981) 2 a § 2 punkten och 88 § 1 mom.,  
sådana de lyder i lag 1610/2015, som följer:

*Gällande lydelse*

2 a §

*Definitioner på fordon*

I vägtrafiklagstiftningen avses med

2) *motordrivnet fordon* ett fordon som drivs med maskinkraft; motordrivna fordon är bilar, motorcyklar och mopeder samt tre- och fyrhjuliga fordon i kategori L liksom traktorer, motorredskap och terrängfordon,

88 §

*Skyldighet att använda bilbälte och annan skyddsanordning för sittplats*

Föraren och passagerarna ska under körning använda ett bilbälte som är monterat för sittplatsen eller vara fastspända i någon annan skyddsanordning

- 1) i personbilar,
- 2) i bussar,
- 3) i paketbilar,
- 4) i lastbilar,
- 5) i trehjuliga mopeder och motoriserade trehjulingar, om det ingår säkerhetsbälte i fordonets ursprungliga utrustning,
- 6) i lätta fyrhjulingar, tunga fyrhjulingar och terrängfordon, om det ingår säkerhetsbälte i fordonets ursprungliga utrustning.

*Föreslagen lydelse*

2 a §

*Definitioner på fordon*

I vägtrafiklagstiftningen avses med

2) *motordrivnet fordon* ett fordon som drivs med maskinkraft; motordrivna fordon är bilar, motorcyklar och mopeder samt tre- och fyrhjuliga fordon i kategori L liksom traktorer, *lätta bilar*, motorredskap och terrängfordon,

88 §

*Skyldighet att använda bilbälte och annan skyddsanordning för sittplats*

Föraren och passagerarna ska under körning använda ett bilbälte som är monterat för sittplatsen eller vara fastspända i någon annan skyddsanordning

- 1) i personbilar,
- 2) i bussar,
- 3) i paketbilar,
- 4) i lastbilar,
- 5) i trehjuliga mopeder och motoriserade trehjulingar, om det ingår säkerhetsbälte i fordonets ursprungliga utrustning,
- 6) i lätta fyrhjulingar, tunga fyrhjulingar och terrängfordon, om det ingår säkerhetsbälte i fordonets ursprungliga utrustning,
- 7) i *lätta bilar*.

Denna lag träder i kraft den 20 .

**RP 173/2018 rd**

4.

## Lag

### om ändring av 4 § i fordonsskattelagen

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i fordonsskattelagen (1281/2003) 4 §,  
sådan den lyder delvis ändrad i lagarna 235/2007 och 307/2018, som följer:

*Gällande lydelse*

4 §

*Skattepliktiga fordon*

Fordonsskatt skall betalas för fordon i kategorierna M och N som är införda i fordonregistret. För fordon som är registrerade någon annanstans än i Finland betalas fast skatt och konsumtionsskatt enligt 38–44 § i denna lag. Fordonsskatt skall betalas även för ett fordon som borde ha varit infört i fordonregistret eller ha registrerats som påställt.

Ett motorredskap som byggts på ett bilchassi betraktas inte som ett sådant fordon som avses i 1 mom., om det är ett fordon i kategori N<sub>2</sub> eller N<sub>3</sub> som utrustats med speciella redskap för utförande av arbete och om det inte är avsett för transport av annat gods än sådana arbetsredskap och förmödenheter som behövs i arbetet.

Ett fordon som i registret inte är klassificerat enligt kategori M eller N eller någon annan fordonskategori anses vid beskattningen höra till en sådan i vägtrafiklagstiftningen angiven fordonskategori som motsvarar fordonets beskaffenhet.

*Föreslagen lydelse*

4 §

*Skattepliktiga fordon*

Fordonsskatt ska betalas för i registret införda fordon i kategorierna M och N *samt lätta bilar i kategori T1*. För fordon som är registrerade någon annanstans än i Finland betalas fast skatt och konsumtionsskatt enligt 38–44 § i denna lag. Fordonsskatt skall betalas även för ett fordon som borde ha varit infört i fordonregistret eller ha registrerats som påställt.

Ett motorredskap som byggts på ett bilchassi betraktas inte som ett sådant fordon som avses i 1 mom., om det är ett fordon i kategori N<sub>2</sub> eller N<sub>3</sub> som utrustats med speciella redskap för utförande av arbete och om det inte är avsett för transport av annat gods än sådana arbetsredskap och förmödenheter som behövs i arbetet.

Ett fordon som i registret inte är klassificerat enligt kategori M eller N eller någon annan fordonskategori anses vid beskattningen höra till en sådan i vägtrafiklagstiftningen angiven fordonskategori som motsvarar fordonets beskaffenhet.

*På betalning av fordonsskatt för lätta bilar tillämpas vad som i denna lag föreskrivs om personbilar.*

Denna lag träder i kraft den 20 .

5.

## Lag

### om ändring av 1 § i bilskattelagen

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i bilskattelagen (1482/1994) 1 §,  
sådan den lyder delvis ändrad i lagarna 5/2009 och 313/2018, som följer:

*Gällande lydelse*

1 §

För personbilar (kategori M<sub>1</sub>), paketbilar (kategori N<sub>1</sub>) och sådana bussar (kategori M<sub>2</sub>) vilkas egenmassa är mindre än 1 875 kilogram, för motorcyklar (kategori L3 och L4) samt för andra fordon i kategori L ska, innan fordonet registreras i det trafik- och transportregister (*registret*) som avses i lagen om transportservice (320/2017) eller tas i bruk i Finland, bilskatt betalas till staten så som föreskrivs i denna lag.

Om inte något annat föreskrivs i denna lag, tillämpas på klassificering av fordon och på tekniska egenskaper hos fordon vad som föreskrivs i fordonslagen (1090/2002) och med stöd av den.

*Föreslagen lydelse*

1 §

För personbilar (kategori M<sub>1</sub>), paketbilar (kategori N1) och sådana bussar (kategori M2) vilkas egenmassa är mindre än 1 875 kilogram, *för lätta bilar (kategori T1)*, för motorcyklar (kategori L3 och L4) samt för andra fordon i kategori L ska, innan fordonet registreras i det trafik- och transportregister (*registret*) som avses i lagen om transportservice (320/2017) eller tas i bruk i Finland, bilskatt betalas till staten så som föreskrivs i denna lag.

Om inte något annat föreskrivs i denna lag, tillämpas på klassificering av fordon och på tekniska egenskaper hos fordon vad som föreskrivs i fordonslagen (1090/2002) och med stöd av den.

*På betalning av bilskatt för lätta bilar tillämpas vad som i denna lag föreskrivs om personbilar.*

Denna lag träder i kraft den 20 .

6.

## Lag

### om ändring av 1 § i bränsleavgiftslagen

I enlighet med riksdagens beslut  
ändras i bränsleavgiftslagen (1280/2003) 1 § som följer:

*Gällande lydelse*

1 §

*Lagens tillämpningsområde*

För fordon i vilka används bränsle som beskattas lindrigare än motorbensin eller dieselolja skall betalas bränsleavgift till staten i enlighet med denna lag.

Denna lag tillämpas på fordon som är registrerade i Finland eller i något annat land samt på fordon som oregistrerade används i Finland.

*Föreslagen lydelse*

1 §

*Lagens tillämpningsområde*

För fordon i vilka används bränsle som beskattas lindrigare än motorbensin eller dieselolja ska betalas bränsleavgift till staten i enlighet med denna lag.

Denna lag tillämpas på fordon som är registrerade i Finland eller i något annat land samt på fordon som oregistrerade används i Finland.

*På betalning av bränsleavgift för lätta bilar i kategori T1 tillämpas vad som i denna lag föreskrivs om personbilar.*

Denna lag träder i kraft den 20 .



7.

## Lag

### om ändring av 114 § i mervärdesskattelagen

I enlighet med riksdagens beslut  
ändras i mervärdesskattelagen (1501/1993) 114 § 3 mom., sådant det lyder i lag 962/1998,  
som följer:

*Gällande lydelse*

114 §

-----  
Vad som ovan i 1 mom. 5 punkten och 2  
mom. bestäms om personbilar tillämpas  
också på bilar avsedda för två ändamål.

*Föreslagen lydelse*

114 §

-----  
Vad som ovan i 1 mom. 5 punkten och 2  
mom. föreskrivs om personbilar tillämpas  
också på bilar avsedda för två ändamål och  
på i 14 b § i fordonslagen (1090/2002) av-  
sedda lätta bilar som ändrats från fordon i  
kategori M<sub>1</sub>.

-----  
Denna lag träder i kraft den 20 .

8.

## Lag

### om ändring av 23 kap. 12 § i strafflagen

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i strafflagen (39/1889) 23 kap. 12 § 3 punkten,  
sådan den lyder i lag 1611/2015, som följer:

*Gällande lydelse*

23 kap.

#### **Om trafikbrott**

12 §

*Definitioner*

I detta kapitel avses med

-----  
3) *motordrivet fordon* ett fordon som drivs  
med maskinkraft; motordrivna fordon är bi-  
lar, mopeder, motorcyklar, motoriserade  
trehjulingar, lätta och tunga fyrhjulingar,  
traktorer, motorredskap och terrängfordon,  
-----

*Föreslagen lydelse*

23 kap.

#### **Om trafikbrott**

12 §

*Definitioner*

I detta kapitel avses med

-----  
3) *motordrivet fordon* ett fordon som drivs  
med maskinkraft; motordrivna fordon är bi-  
lar, mopeder, motorcyklar, motoriserade  
trehjulingar, lätta och tunga fyrhjulingar,  
traktorer, *lätta bilar*, motorredskap och ter-  
rängfordon,  
-----

Denna lag träder i kraft den 20 .