

## Kommunikationsutskottet

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

### INLEDNING

#### *Remiss*

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av lagen om transportservice och till vissa lagar som har samband med den (RP 19/2026 rd): Ärendet har remitterats till kommunikationsutskottet för betänkande.

#### *Sakkunniga*

Utskottet har hört

- trafikråd Veli-Matti Syrjänen, kommunikationsministeriet
- specialsakkunnig Saara Louko, kommunikationsministeriet
- konsultativ tjänsteman Heidi Mäntylä, justitieministeriet
- ledande expert Marjo Immonen, Transport- och kommunikationsverket
- ledande expert Mikko Västilä, Transport- och kommunikationsverket
- specialsakkunnig Jussi Pääkkönen, Konkurrens- och konsumentverket
- tullöverinspektör Ville Korhonen, Tullen
- verkställande direktör Mika Mäkilä, Linja-autoliitto ry
- intressebevakningsdirektör Ari Herrala, Finlands Transport och Logistik SKAL rf.

Skriftligt yttrande har lämnats av

- Trafikskyddet
- Gränsbevakningsväsendet
- Oy Tamlans Ab
- Bil- och Transportbranschens Arbetarförbund AKT ry
- Logistiikkayritysten Liitto ry
- Finlands Bilskoleförbund rf
- Finlands Speditions- och Logistikförbund rf.

Inget yttrande av

- Finlands näringsliv rf.

## Betänkande KoUB 4/2026 rd

### PROPOSITIONEN

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

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

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

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

I propositionen föreslås det att lagen om ordnande av förarexamensverksamhet ändras så att kraven på förarprövare lindras. Ändringarna gäller innehållet i uppgiften som förarprövare och kompetenskraven för förarprövare.

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

### UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

(1) Vid utskottets sakkunnigutfrågningar har propositionen i huvudsak ansetts vara behövlig, motiverad och korrekt utarbetad. Utskottet instämmer i denna syn.

#### *Bestämmelserna om cabotage*

(2) Syftet med propositionen är att precisera de nationella bestämmelserna om cabotagetrafik som baserar sig på EU-lagstiftning. Med cabotage avses transporttjänster som ett utländskt

## Betänkande KoUB 4/2026 rd

transportföretag tillfälligt utför i Finland. Det införs nya påföljdsbestämmelser så att en administrativ påföljdsavgift i fortsättningen kan påföras för cabotagebrott och försummelse att skaffa förartillstånd.

(3) Utskottet anser utifrån inkommen utredning att propositionens förslag om cabotage är behövliga och motiverade. Utskottet anser att den föreslagna regleringen främjar iakttagandet av bestämmelserna om cabotage inom gods- och busstrafiken och förbättrar förutsättningarna för tillsyn över bestämmelserna. Ändringsförslagen underlättar och effektiviserar myndighetstillsynen och bidrar till att minska osund konkurrens och svart ekonomi inom transportsektorn.

### *Ändringarna som gäller körkortskategorier*

(4) Det föreslås att ett körkort för kategori B under vissa förutsättningar berättigar till transport av gods med ett fordon som drivs med alternativa bränslen och vars största tillåtna massa är 4 250 kilogram. Sakkunniga har i huvudsak ställt sig bakom ändringarna i körkortslagen (386/2011). Ändringarna har ansetts ha positiv inverkan i synnerhet på tillgången på varubilsförare. De föreslagna ändringarna har också utsläppsminskande effekter.

(5) Sakkunniga har emellertid också uttryckt oro över förslaget konsekvenser för säkerheten och ansett att ändringen bör genomföras kontrollerat och med beaktande av konsekvenserna för säkerheten. Enligt erhållen utredning täcker den nuvarande körkortsutbildningen för kategori B inte till alla delar de centrala delområdena i anslutning till framförande av tyngre fordon, till exempel när det gäller hur fordonets massa, last och tyngdpunkt påverkar hanteringen av fordonet.

(6) I propositionen bedöms förslaget negativa konsekvenser för trafiksäkerheten vara små, eftersom konsekvenserna av den temporära regleringen tidsmässigt begränsas till cirka ett och ett halvt år och det tar tid innan de fordon som omfattas av undantaget blir vanligare. Utskottet anser dock att det är viktigt att följa konsekvenserna för säkerheten och att det vid behov vidtas åtgärder för att ändra regleringen till exempel i fråga om eventuell kompletterande utbildning, i synnerhet om avsikten är att förlänga giltighetstiden för den temporära regleringen.

### *Ändringarna som gäller förarprövare*

(7) Det föreslås att kompetenskraven för förarprövare ändras. En del sakkunniga har uttryckt oro över bestämmelserna som gäller förarprövare och förhåller sig kritiskt till förslaget att sänka kravnivån för förarprövare.

(8) På grund av åldersstrukturen bland förarprövarna förväntas tillgången till förarprövare försämrats avsevärt under de närmaste åren. Dessutom har antalet körprov ökat betydligt under de senaste åren och tillgången till körprovstider har ställvis till och med varit dålig. Utskottet anser på basis av erhållen utredning att möjligheterna att avlägga körprov behöver tryggas genom att bestämmelserna ändras i enlighet med propositionen så att tillgången till förarprövare förbättras. Utskottet anser det vara viktigt att man också i fortsättningen ser till att förarprövarna har tillräcklig kompetens.

## Betänkande KoUB 4/2026 rd

### *Effektivare betalning av påföljdsavgifter*

(9) Enligt utskottets uppgifter kan det fortfarande i praktiken vara svårt att få in påföljdsavgifter särskilt av utländska transportföretag. Sakkunniga har lyft fram behovet av att föreskriva om en penningssäkerhet för att säkerställa att de påföljdsavgifter som föreslås i propositionen de facto betalas. Vid sakkunnigutfrågningen framfördes också att en effektiv åtgärd utöver en penningssäkerhet är att tillåta klampning för att utländska transportörer efter att ett cabotagebrott konstaterats inte ska kunna lämna landet och låta bli att betala påföljdsavgiften. Enligt utskottets uppgifter är denna praxis rätt vanlig i många andra EU-länder.

(10) Enligt utskottets uppgifter kan motsvarande metoder vara ändamålsenliga också i fråga om vissa andra ekonomiska påföljder inom trafiken än enbart de påföljdsavgifter som nu behandlas. Sådan reglering kräver dock en omsorgsfull bedömning bland annat med avseende på flera grundläggande fri- och rättigheter.

(11) Utskottet anser det vara ytterst viktigt att påföljdsavgifterna för cabotagebrott och försummelse att skaffa förarintyg effektivt kan tas ut. Utskottet föreslår att riksdagen godkänner följande uttalande:

*Riksdagen förutsätter att statsrådet för att effektivisera betalningen av påföljdsavgifter för cabotagebrott, och vid behov andra ekonomiska påföljder inom trafiken, utreder möjligheter att föreskriva om en penningssäkerhet eller klampning i syfte att säkerställa att avgifterna effektivare än i nuläget betalas också av utländska transportföretag.*

## FÖRSLAG TILL BESLUT

Kommunikationsutskottets förslag till beslut:

*Riksdagen godkänner lagförslag 1–4 i proposition RP 19/2026 rd utan ändringar.*

*Riksdagen godkänner ett uttalande. (Utskottets förslag till uttalande)*

### *Utskottets förslag till uttalande*

1. *Riksdagen förutsätter att statsrådet för att effektivisera betalningen av påföljdsavgifter för cabotagebrott och vid behov andra ekonomiska påföljder inom trafiken utreder möjligheter att föreskriva om en penningssäkerhet eller klampning i syfte att säkerställa att avgifterna effektivare än i nuläget betalas också av utländska transportföretag.*

## Betänkande KoUB 4/2026 rd

Helsingfors 16.4.2026

I den avgörande behandlingen deltog

vice ordförande Timo Furuholm vänst  
medlem Pekka Aittakumpu saf  
medlem Marko Asell sd  
medlem Heikki Autto saml  
medlem Seppo Eskelinen sd  
medlem Atte Harjanne gröna  
medlem Petri Huru saf  
medlem Aleks Jäntti saml  
medlem Sheikki Laakso saf  
medlem Jani Mäkelä saf  
ersättare Merja Rasinkangas saf  
ersättare Tere Sammallahti saml.

Sekreterare var

utskottsråd Juha Perttula.