

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagar om ändring av ikraftträdandebestämmelserna i lagar som gäller lätta bilar samt om upphävande av en lag om ändring av vägtrafiklagen

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att lagen om ändring av fordonslagen, lagen om ändring av körkortslagen, lagen om ändring av 4 § i fordonsskattelagen, lagen om ändring av 114 § i mervärdesskattelagen, lagen om ändring av 1 § i bilskattelagen, lagen om ändring av 1 § i bränslevavgiftslagen och lagen om ändring av 23 kap. 12 § i strafflagen ska ändras. Dessutom föreslås det att lagen om ändring av vägtrafiklagen ska upphävas. Enligt förslaget ska ikraftträdandebestämmelserna i de nämnda lagar som gäller lätta bilar ändras så att lagarna träder i kraft den 1 november 2020. Enligt ikraftträdandebestämmelserna i de stadfästa lagarna skulle lagarna träda i kraft den 1 november 2019.

Ett ikraftträdande i enlighet med de stadfästa lagarna är förknippat med en risk för att kommissionen ska inleda ett överträdelseförfarande mot Finland. Om senareläggningen av ikraftträdandet inte behandlas i brådskande ordning och de lagar som gäller lätta bilar hinner träda i kraft utan att kompletterande bestämmelser och föreskrifter har meddelats, är rättsläget oklart och kan leda till tillbud om lätta bilar börjar användas i trafik endast med stöd av bestämmelserna i gällande lagar. Syftet med en senareläggning av ikraftträdandet är att utreda vilka möjligheter det finns att ändra de lagar som gäller lätta bilar så att de är förenliga med Europeiska unionens lagstiftning och särskilt körkortsdirektivet. Även om ikraftträdandet i enlighet med förslaget senareläggs med ett år är det emellertid möjligt att slutresultatet blir att lagarna föreslås bli upphävda om någon sådan lösning som kommissionen godtar och som är förenlig med körkortsdirektivet inte kan hittas.

De föreslagna lagarna avses träda i kraft den 1 november 2019.

MOTIVERING

1 Bakgrund

Kommunikationsministeriet inledde den 22 januari 2018 ett lagstiftningsprojekt för att hastighetsbegränsade personbilar ska kunna tas i bruk bland unga (LVM/135/03/2018). Syftet med lagstiftningsprojektet var att utreda vilka möjligheter det finns att tillåta att unga kör med hastighetsbegränsade personbilar, vilka tekniska ändringar som behöver göras och vilka konsekvenser dessa ändringar har. Inom projektet bereddes regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagar om ändring av fordonslagen och körkortslagen och till vissa lagar som har samband med dem, och ett utkast av propositionen sändes till kommissionen och medlemsstaterna som en teknisk föreskrift (anmälan 2018/289/FIN) i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster.

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 som möjligt ta hänsyn till dessa då den tekniska föreskriften därefter utarbetas.

Frysningsperioden efter anmälan om de tekniska föreskrifterna i utkastet till regeringsproposition var 25.6–26.9.2018. Under denna frysningsperiod på tre månader lämnade kommissionen sina synpunkter om utkastet till proposition.

Kommissionen påpekade bland annat att för att lätta bilar ska höra till Europeiska unionens 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 kommissionens synpunkt hänvisades det till denna del till kraven på fordon i kategori T i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 om godkännande och marknadstillsyn av jordbruks- och skogsbruksfordon, nedan *ramförordningen för traktorer*. Kommissionen påpekade också 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 M₁.

Vidare pekade kommissionen 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. Enligt kommissionen innebär den föreslagna lösningen, där hastighetsbegränsare installeras i en personbil (M₁), att hastigheten i det ombyggda fordonet 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 avgasefterbehandlingen i ombyggda dieselbilar.

Kommissionen hyste också farhågor om en eventuell snedvridning av marknaden för fordon i EU:s fordonskategorier L1e-B (moped) och L6e-B (mopedbil). Tillverkarna av dessa fordon är i huvudsak europeiska och skulle enligt kommissionen hamna i en ofördelaktig ställning på EU-marknaden jämfört med andra fordon i kategori L. Enligt kommissionen får man med hjälp av

RP 21/2019 rd

enskilt godkännande inte förvrída de lika spelregler som föreskrivs i EU:s lagstiftning om typgodkännande.

I kommissionens synpunkt noterades utöver fordonsteknisk harmonisering även propositionens förenlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EU om körkort, nedan *körkortsdirektivet*. Ett körkort för kategori AM enligt körkortsdirektivet medför rätt att framföra lätta fyrhjulingar som definieras i artikel 1.2 f i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 om godkännande av och marknadstillsyn för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar. Kommissionen har konstaterat att lätta bilar inte är förenliga med de gemensamma klassificeringsgrunderna för ”lätta fyrhjulingar” (kategori L6e) 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 konstaterades det i kommissionens synpunkt att fordon i den anmälda nya fordonsgruppen i kategori T1 inte är förenliga med definitionen av jordbruks- eller skogsbrukstraktor i artikel 4.4 i körkortsdirektivet, varför de anses höra till kategorin ”motorfordon”. Enligt körkortsdirektivets definition av traktorer utnyttjas traktorer endast sekundärt för person- eller godstransport på väg, medan de lätta bilarna 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.

Lagförslagen i regeringens proposition ändrades inte till följd av kommissionens synpunkter, bland annat på grund av att det som kommissionen framförde om körkortsdirektivets tillämpningsområde ansågs vara oklart med tanke på EU-regleringen. Regeringen överlämnade propositionen till riksdagen den 4 oktober 2018 (RP 173/2018 rd). Lätta bilar ansågs uppfylla de krav som i ramförordningen för traktorer ställs på fordon i kategori T1, och krav på dragkrok eller andra tekniska krav i kategori T1 fogades inte till propositionen eftersom den avsedda användningen av de föreslagna lätta bilarna inte krävde det och den nämnda ramförordningen för traktorer inte uttryckligen kräver det.

Dessutom ansågs det att tillämpningspraxis i fråga om jordbruks- eller skogsbrukstraktorer enligt körkortsdirektivet och således körkortsdirektivet inte var förenlig med definitionens ordalydelse eftersom det till fordon som enligt ramförordningen för traktorer typgodkänts i kategori T även hör fordon som på basis av sina egenskaper i första hand kan anses vara avsedda för person- eller godstransport på väg. Dessa fordon har i Finland ansetts falla utanför tillämpningsområdet för körkortsdirektivet eftersom de har beviljats EU-typgodkännande för fordonskategori T.

Tillämpningspraxis när det gäller definitionen av jordbruks- eller skogsbrukstraktor i körkortsdirektivet antogs lämna rum för tolkning också av den anledningen att även i Sverige får en bil som uppfyller vissa tekniska krav ombyggnas till en traktor i fordonskategori A-traktor. Närmare villkor finns i 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 km/h, och kraftöverföringens utväxlingsförhållanden ska vara sådana att fordonet på lägsta växeln når en hastighet på högst 10 km/h. Karosseriet ska vara ombyggt så att det är uppenbart att fordonet inte längre lämpar sig för personbefordran. Säte för en passagerare bredvid förarsätet får dock behållas. För att framföra A-traktor krävs ett AM-körkort, liksom även för att framföra mopedbil.

Också kommissionens övriga synpunkter noterades i beredningen, men förslagen för uppnående av propositionens syften bedömdes vara ändamålsenliga och ett sätt att genomföra ändringarna

som motsvarar tillämpningspraxis för Europeiska unionens lagstiftning trots att de föreslagna lagändringarna enligt den ståndpunkt kommissionen framför i sina synpunkter inte uppfyller kraven i unionslagstiftningen. Vid de informella diskussioner som fördes med kommissionen informerade kommissionen också att körkortsdirektivet i enlighet med den strategiska handlingsplanen avses bli utvärderad i samband med det tredje mobilitetspaketet, och att olika alternativ kunde beaktas i det sammanhanget. På basis av dessa informella diskussioner tolkades det som osannolikt att kommissionen med anledning av den lagstiftning som gäller lätta bilar skulle vidta åtgärder mot Finland medan körkortsdirektivet ska ändras.

Målet med propositionen var att möjliggöra en ny mobilitetsform för unga i åldern 15-17 år genom att tillåta att de framför hastighetsbegränsade personbilar. Personbilar skulle erbjuda ett med tanke på konstruktionen modernt och mer stabilt alternativ till mopedbilar som skulle stödja möjligheterna för unga att röra sig i finländska förhållanden. Syftet med propositionen var att förbättra trafiksäkerheten särskilt för unga. Unga använder ofta mopeder och mopedbilar, och i olyckssituationer är särskilt mopeder osäkrare än personbilar.

Riksdagen antog den 18 december 2018 de lagar som gäller lätta bilar i ändrad form, dvs. lagen om ändring av fordonslagen, lagen om ändring av körkortslagen, lagen om ändring av vägtrafiklagen, lagen om ändring av 4 § i fordonskattelagen, lagen om ändring av 114 § i mervärdesskattelagen, lagen om ändring av 1 § i bilskattelagen, lagen om ändring av 1 § i bränsleavgiftslagen och lagen om ändring av 23 kap. 12 § i strafflagen. I riksdagen ändrades lagförslagen så att de lätta bilarnas högsta konstruktiva hastighet ändrades från 45 km/h till 60 km/h och så att den största tillåtna vikten för eldrivna bilar som ändras till lätta bilar är 1 800 kg. Republikens president stadfäste lagarna den 18 januari 2019 och bestämde att lagarna ska träda i kraft den 1 november 2019.

2 Nuläge

Enligt 14 b § i fordonslagen, som träder i kraft den 1 november 2019, är en lätt bil ett i 14 § 1 mom. 1 punkten avsett fordon i kategori T1

- 1) vars högsta konstruktiva hastighet har begränsats till 60 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 ibruktagandet skett den 1 januari 2015 eller därefter, och
- 4) vars vikt i olastat och körklart skick är högst 1 500 kg eller, i det fall att fordonets drivkraft är el, högst 1 800 kg.

Till körkortskategori AM hör enligt fordonslagens 4 § 1 mom. 1 punkt underpunkt b som träder i kraft den 1 november 2019 lätta fyrhjulingar, lätta bilar enligt 14 b § i fordonslagen och sådana traktorer i fordonskategori T3 vilkas konstruktiva hastighet överstiger 40 km/h och är högst 60 km/h inklusive släpfordon kopplade till dem.

Enligt 88 § och nya 91 a § i vägtrafiklagen, vilka träder i kraft den 1 november 2019, ska föraren och passagerarna i lätta bilar använda ett bilbälte under körning och får lätta bilar inte framföras på motorväg eller motortrafikled.

RP 21/2019 rd

I anslutning till lagarna bereddes det vid kommunikationsministeriet utkast till statsrådsförordningar med bestämmelser om lätta bilar. Samtidigt beredde Transport- och kommunikationsverket tekniska föreskrifter som gäller lätta bilar. Förordningsutkastet och utkastet till föreskrift anmälades till kommissionen och medlemsstaterna i enlighet med direktiv (EU) 2015/1535 (anmälningarna 2019/196/FIN och 2019/298/FIN). Den direktivenliga frysningsperioden för tekniska föreskrifter gick i fråga om utkastet till statsrådsförordningar ut den 5 augusti 2019 och i fråga om utkastet till Transport- och kommunikationsverkets föreskrift den 12 augusti 2019.

Europeiska kommissionen lämnade sin synpunkt daterad den 1 augusti 2019 om förordningsutkastet (C(2019)5939) och sin synpunkt daterad den 8 augusti 2019 om Transport- och kommunikationsverkets föreskrifter (C(2019)6063). Den huvudsakliga motiveringen i kommissionens synpunkter är att de lagar som gäller lätta bilar inte anses vara förenliga med körkortsdirektivet. Kommissionen anser att definitionen av jordbruks- eller skogsbrukstraktor i körkortsdirektivet inte kan tillämpas på lätta bilar utan att det är definitionen av motorfordon som ska tillämpas och att de lätta bilarna således omfattas av tillämpningsområdet för körkortsdirektivet. Detta innebär att det inte kan föreskrivas nationellt att lätta bilar får framföras enligt kraven för körkort i kategori AM och att den nedre åldersgränsen för förare är 15 år.

I körkortsdirektivet avses med motorfordon ett motordrivet fordon som normalt är avsett för person- eller godstransport på väg eller för att på väg dra fordon avsedda för person- eller godstransport. Definitionen av motorfordon, och således tillämpningsområdet för direktivet, omfattar enligt körkortsdirektivet inte jordbruks- eller skogsbrukstraktorer med vilka avses 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.

Enligt kommissionen utnyttjas traktorer i enlighet med körkortsdirektivet endast sekundärt för person- eller godstransport på väg, medan lätta bilar i första hand är avsedda för persontransport.

Kommissionen har konstaterat att ett körkort i kategori AM enligt körkortsdirektivet ger rätt att framföra lätta fyrhjulingar, för vilka det i EU-lagstiftningen föreskrivs bl.a. om den största tillåtna massan, den största konstruktiva hastigheten, cylindervolymen och antalet sittplatser. Lätta bilar överskrider den högsta tillåtna hastigheten för lätta fyrhjulingar med 15 km/h, och deras vikt och cylindervolym kan lätt vara tredubbel jämfört med lätta fyrhjulingar. Lätta bilar kan också ha plats för fem personer i stället för de två sittplatser som är tillåtna i en lätt fyrhjuling, och lätta bilar får till och med dra en släpvagn. Därmed är det enligt kommissionen klart att en innehavare av ett körkort i kategori AM inte får berättigas att framföra en lätt bil som har ett nationellt godkännande i kategori T1 för traktorer.

Enligt kommissionen kan lagstiftningen om lätta bilar leda till allvarliga säkerhetsrisker för trafikanter i utsatt ställning, till exempel småbarn, fotgängare, cyklister och djur. Lätta bilar har stor massa, upp till ett och ett halvt ton. Lätta bilar har en effektiv motor, de kan ha fem passagerare föraren medräknad, och lätta bilar får till och med dra en släpvagn. Alla dessa omständigheter sammantaget kan enligt kommissionen betydligt minska vägsäkerheten även om hastigheten för lätta bilar begränsas till 60 km/h. Detta beror på att personer i den åldersgrupp som framför lätta bilar, dvs. unga i åldern 15–17 år, inte nödvändigtvis ännu är tillräckligt mogna och mera sannolikt tar risker. Även det faktum att hastigheten för lätta bilar begränsas genom en elektronisk anordning som kan manipuleras olovligt, och inte genom stora mekaniska ändringar som är svåra att avlägsna, orsakar enligt kommissionen ytterligare oro. Den risk som är

förknippad med olovlig manipulering av hastighetsbegränsare, varvid ”traktorer” slutligen kan framföras i hög hastighet, kan heller inte förbises enligt kommissionen. Enligt kommissionen kan vridmomentet i en personbil orsaka säkerhetsproblem, om det inte anpassas till ombyggda lätta bilar.

När en hastighetsbegränsare installeras i en personbil begränsas fordonets hastighet 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 avgasefterbehandlingen i ombyggda dieslbilar.

Eftersom det i anmälan om författningsutkastet tydligt konstateras att syftet är att hitta ett alternativ till mopeder och mopedbilar, har kommissionen också hyst farhågor om en eventuell snedvridning av marknaden för fordon i EU:s fordonskategori L, dvs. motordrivna två- och trehjuliga fordon samt fyrhjulingar. 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. Kommissionen påpekade i sina synpunkter att kommissionen framförde motsvarande synpunkter redan angående de lagändringar som gällde de lätta bilarna, men att dessa antogs utan att kommissionens synpunkter beaktades. Således ansåg kommissionen det vara mycket viktigt att påminna att dessa synpunkter även gäller de nämnda lagändringarna, vilka på samma grunder inte heller är förenliga med körkortsdirektivet.

3 Bedömning av nuläget

Den konflikt mellan lagstiftningen om lätta bilar och körkortsdirektivet som kommissionen pekade på i sina synpunkter angående utkastet till statsrådsförordningar med bestämmelser om lätta bilar och utkastet till Transport- och kommunikationsverkets föreskrifter föranleds av redan stadfäst lagstiftning som träder i kraft den 1 november 2019. Särskilt är det fråga om ändringen av körkortslagen och ändringen av fordonslagen. Efter den 1 november 2019 är det inte möjligt att ändra rättsläget i fråga om de mest centrala omständigheter som kommissionen pekat på i sina synpunkter genom att utfärda eller låta bli att utfärda statsrådsförordningarna eller Transport- och kommunikationsverkets föreskrifter.

I beredningsskedet underrättades statsrådet och riksdagen om de synpunkter som kommissionen lämnat genom anmälningsförfarandet för tekniska föreskrifter. I detta sammanhang fördes bland annat den tolkningen fram att även om det i definitionen av jordbruks- och skogsbrukstraktor i körkortsdirektivet inte hänvisas till fordonskategori T enligt ramförordningen för traktorer, har fordon som typgodkänts för denna fordonskategori automatiskt ansetts falla utanför körkortsdirektivets tillämpningsområde. I kommissionens nya synpunkter har en sådan tolkning nu kullkastats trots att det i de tidigare synpunkterna hänvisades till kraven på fordonskategori T i ramförordningen för traktorer. Kommissionens syn om huruvida de lagar som gäller lätta bilar är förenliga med körkortsdirektivet har skärpts efter att lagarna stadsfästes, vilket delvis kan bero på att kommissionen mottagit klagomål om lagstiftningen.

Europeiska kommissionens synpunkter utgör enligt anmälningsförfarandet för tekniska föreskrifter inte ett hinder för att de författningar som gäller lätta bilar ska kunna utfärdas. Mot bakgrund av inte bara kommissionens skärpta syn som framgår av synpunkterna utan också de klagomål som anförts hos Europeiska kommissionen och som kommunikationsministeriet känner till, vore det ändamålsenligt att utreda om det är möjligt att omarbeta den lagstiftning enligt vilken det skulle bli tillåtet för unga personer att framföra hastighetsbegränsade personbilar så

att lagstiftningen bättre motsvarar kraven i Europeiska unionens lagstiftning. Användningsändamålet att framföra eller dra utrustning som används i samband med jord- och skogsbruk kan vara svårt att motivera om syftet är att erbjuda ett alternativt färdssätt för unga.

I enlighet med artikel 5.1 i direktiv (EU) 2015/1535 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster ska medlemsstaterna till kommissionen överlämna utkastet till teknisk föreskrift ännu en gång om de gör ändringar i det som i väsentlig grad förändrar dess tillämpningsområde, förkortar den tid som ursprungligen tänkts för genomförandet, lägger till specifikationer eller andra krav eller skärper dessa. Detta innebär att väsentliga ändringar i de lagar som gäller lätta bilar på nytt måste anmälas till kommissionen med iakttagande av en ny frysningsperiod på tre månader, och bland annat av den anledningen är det inte möjligt att före det nuvarande ikraftträdandet den 1 november 2019 utreda om de lagar som gäller lätta bilar kan omarbetas så att de är förenliga med Europeiska unionens lagstiftning samt bereda och behandla sådana ändringar i lagarna som gäller kraven på och användningen av de lätta bilarna.

4 Föreslagna ändringar och alternativa handlingsvägar

Eftersom den lagstiftning som gäller lätta bilar kommer att träda i kraft den 1 november 2019, hinner man inte bedöma behoven av eller möjligheterna att göra ändringar i lagstiftningen innan de nuvarande lagarna träder i kraft och inte heller bereda sådana ändringar. Diskussionerna med kommissionen bör fortsätta och man bör på förhand diskutera med kommissionen om huruvida ändringsförslagen är förenliga med Europeiska unionens lagstiftning, trots att något officiellt förhandsgodkännande för ändringsförslagen knappast fås. Därtill ska kommissionen och medlemsstaterna underrättas om ändringsförslagen i enlighet med informationsförfarandet för tekniska föreskrifter och vidare ska frysningsperioden på tre månader för tekniska föreskrifter iakttagas. Även den beredning som anknyter till lagberedningen, bland annat samrådet med intressentgrupper, översättningen och laggranskningen kräver en beredningstid på flera månader beroende på hur omfattande ändringar det är fråga om. Därför föreslås det att ikraftträdandebestämmelserna i lagen om ändring av fordonslagen (130/2019), lagen om ändring av körkortslagen (131/2019), lagen om ändring av 4 § i fordonsskattelagen (133/2019), lagen om ändring av 114 § i mervärdesskattelagen (136/2019), lagen om ändring av 1 § i bilskattelagen (134/2019), lagen om ändring av 1 § i bränsleavgiftslagen (135/2019) och lagen om ändring av 23 kap. 12 § i strafflagen (137/2019) ändras så att lagarna träder i kraft den 1 november 2020. Lagen om ändring av vägtrafiklagen (132/2019) föreslås bli upphävd eftersom vägtrafiklagen (267/1981), som ändras genom lagen, upphävs genom den nya vägtrafiklag (729/2018) som träder i kraft den 1 juni 2020.

Syftet är att man innan lagarna träder i kraft ska kunna utreda om man kan finna en sådan regleringsmodell för att tillåta att unga framför hastighetsbegränsade personbilar som är förenliga med Europeiska unionens bestämmelser om körkort. Med tanke på att det också i en annan medlemsstat, dvs. Sverige, redan länge har varit tillåtet att som 15-åring, med ett körkort i kategori AM, framföra hastighetsbegränsade fordon som ombyggt av personbilar, är det enligt kommunikationsministeriets uppfattning skäl att närmare utreda sådana alternativa regleringsmodeller och förhandla om saken med kommissionen. Med beaktande av definitionen av traktor i körkortsdirektivet och den ståndpunkt som kommissionen framförde i sina synpunkter om att lätta bilar nu i första hand är avsedda för persontransport, borde man i samband med ändringen av lagstiftningen utreda alternativa modeller för hur ett fordon i första hand ska kunna anses vara avsett för något annat ändamål än persontransport. Användningsändamålet framförande eller dragande av utrustning som används i samband med jord- och skogsbruk kan emellertid

vara svårt att motivera om syftet med de lätta bilarna är att erbjuda ett alternativt färd sätt för unga. Om ändringarna när det gäller regleringsmodellen är stora är det sannolikt att lagändringarna inte kan sättas i kraft ännu före det föreslagna nya ikraftträdandet den 1 november 2020, men det kan vara möjligt att bereda och behandla dem i riksdagen före det. Beroende på omfattningen och arten av lagändringarna bör det finnas tillräckligt med tid för verkställighetsåtgärderna mellan det att lagarna antagits och att de träder i kraft. Det är omöjligt att ta ställning till vilka verkställighetsåtgärder som krävs och hur lång övergångsperiod som behövs för dem mellan det att lagarna antagits och att de träder i kraft innan man känner till regleringsmodellen. Mellan det att de lagar som gäller lätta bilar antogs den 18 december 2018 och träder i kraft den 1 november 2019 har det funnits ungefär 11 månader för verkställighetsåtgärderna. Under denna period har bland annat tillverkare av hastighetsbegränsare kunnat börja utveckla lämpliga anordningar för lätta bilar, försäkringsbolag kunnat börja utveckla försäkringsprodukter för lätta bilar och bilhandeln och bilskolebranschen kunnat börja marknadsföra sina produkter och myndigheterna förbereda behövliga ändringar i sina datasystem. Om ikraftträdandet av de lagar som gäller lätta bilar senareläggs med ett år i enlighet med förslaget, finns det tid att utreda vilka möjligheter det finns att ändra lagarna ungefär till slutet av 2019, eftersom de ändringsförslag som gäller lagarna, förordningarna och föreskrifterna måste beredas, anmälas till kommissionen, överlämnas till riksdagen och behandlas i riksdagen före det föreslagna nya ikraftträdandet den 1 november 2020.

Andra alternativa handlingsvägar är att lagarna träder i kraft och förordningarna av statsrådet utfärdas eller att de lagar som gäller lätta bilar upphävs. Även om ikraftträdandet i enlighet med förslaget senareläggs med ett år är det möjligt att slutresultatet blir att lagarna föreslås bli upphävda om man inte kan finna någon sådan lösning som kommissionen godtar och som är förenlig med körkortsdirektivet.

5 Propositionens konsekvenser

Lätta bilar har bedömts påverka bland annat trafiksäkerheten, smidigheten i trafiken, de ungas möjligheter till mobilitet samt utsläppen från trafiken. Dessa konsekvenser har beskrivits närmare i regeringsproposition RP 173/2018 rd. En senareläggning av ikraftträdandet av lagarna skjuter även fram dessa konsekvenser. En senareläggning av ikraftträdandet av de lagar som gäller lätta bilar ökar osäkerheten om huruvida hastighetsbegränsade personbilar kommer att tillåtas för unga förare och under vilka förutsättningar. Ju mera ikraftträdandet skjuts fram, desto längre tid varar ovissheten. Om ikraftträdandet skjuts fram för lite kan detta emellertid öka risken för att man inte finner och hinner bereda en sådan regleringsmodell som är förenligt med unionslagstiftningen.

En senareläggning av ikraftträdandet av de lagar som gäller lätta bilar har bedömts ha konsekvenser för privatpersoner som redan före ikraftträdandet har skaffat en personbil avsedd att byggas om till lätt bil samt för företag som har marknadsfört eller förberett sig att marknadsföra lätta bilar eller produkter eller tjänster i anslutning till dem samt för myndigheter som har förberett sig för ibruktagandet av lätta bilar. En senareläggning av ikraftträdandet inverkar också på i vilken grad olika slag av fordon införskaffas den närmaste framtiden.

En del unga har redan avlagt körkort i kategori AM 121 för att i framtiden kunna framföra lätta bilar. För dessa personer kan en senareläggning av ikraftträdandet innebära att körkortet har skaffats i onödan. Körkortet berättigar emellertid att framföra lätta fyrhjulingar och traktorer i fordonskategori T3, vars största konstruktiva hastighet är över 40 km/h och högst 60 km/h, så avläggandet av körkortet är inte nödvändigtvis endast en utgiftspost. De som redan har avlagt

RP 21/2019 rd

körkortet behöver inte heller senare när de avlägger ett annat körkort på nytt genomgå den utbildning i anslutning till det första körkortet (4 h) som avses i körkortslagen. En personbil som på förhand skaffats för att ändras till en lätt bil kan användas som personbil, men om man inte har behov av någon personbil och vill sälja bilen beror storleken på den eventuella förlusten på skillnaden mellan anskaffningspriset och försäljningspriset. I fråga om en bil som köpts ny är försäljningspriset sannolikt lägre än anskaffningspriset.

En del företag har redan före lagens ikraftträdande vidtagit åtgärder för att förbereda sig för ikraftträdandet. Det kan bland annat vara fråga om företag som tillverkar hastighetsbegränsare, företag som säljer lätta bilar samt reparationsverkstäder och bilskolor. Åtgärderna kan till exempel bestå av tillverkning och marknadsföring av varor, något som har förbrukat företagens resurser. En senareläggning av ikraftträdandet innebär att åtminstone en del av dessa åtgärder varit förgäves och att en del börjar ge resultat först senare förutsatt att åtgärderna kan utnyttjas i enlighet med kraven i den eventuella nya lagstiftningen. I de varor som tillverkats och köpts in till lagret binds kapital som inte ger någon avkastning, och vars eventuella räntor företagen förlorar. Värdet på de varor som tillverkats och köpts in till lagret kan dessutom sjunka. Till exempel för tillverkare och importörer av hastighetsbegränsare avsedda att installeras i lätta bilar realiserar de förväntade intäkterna antingen inte enligt den ursprungliga tidsplanen eller också inte alls, om inte hastighetsbegränsarna kan användas för något annat ändamål eller enligt den eventuella omarbetade lagstiftningen. De fordon som inom bilhandeln köpts in med tanke på ikraftträdandet kan emellertid säljas som vanliga personbilar, så konsekvenserna för bilhandeln är inte nödvändigtvis så stora.

En senareläggning av ikraftträdandet kan emellertid inverka positivt på handeln med mopedbilar om de som övervägt att efter lagarnas ursprungliga ikraftträdande skaffa en lätt bil beslutar sig för att skaffa en mopedbil istället. Antalet första registreringar av mopedbilar och andra lätta fyrhjulingar har minskat från ca 500–1 000 st. till ca 200 st. per år 2018, och 2019 har endast några mopedbilar förstagångsregistrerats. Det är emellertid osäkert om försäljningen av mopedbilar ökar till samma nivå som tidigare. Det är möjligt att en del av dem som annars skulle ha skaffat mopedbil väntar på beslutet om huruvida den lagstiftning som gäller lätta bilar träder i kraft eller inte och skjuter fram beslutet om anskaffning av mopedbilen, särskilt om ikraftträdandet senareläggs endast i liten grad. Också försäljningen av mopeder kan ha minskat något efter att projektet gällande lätta bilar inleddes. I ljuset av statistiken har antalet första registreringar av mopeder emellertid inte minskat åtminstone i någon betydande grad.

Antalet första registreringar av fordon (Fastlandsfinland)	2015	2016	2017	2018	2019 (01–07)
Mopeder	7238	5577	7457	4927	3630
Lätta fyrhjulingar L6/L6e	587	596	704	224	11

Fordon som bilaffärer köpt in med tanke på ikraftträdandet kan marknadsföras som personbilar. Även försäkringsbranschen har kunnat förbereda produkter för lätta bilar och de intäkter som skulle täcka kostnaderna för detta arbete inkommer antingen inte som planerat eller eventuellt inte alls om någon ny regleringsmodell inte hittas före ikraftträdandet. Likaså bilskolebranschen har redan kunnat börja marknadsföra körkort i kategori AM121 för konsumenter som överväger att skaffa lätt bil, som inte annars skulle avlägga körkort i den aktuella kategorin.

Om ikraftträdandet av lagarna inte senareläggs och lagarna träder i kraft den 1 november 2019, kan de som vidtagit sådana förberedande åtgärder som beskrivs ovan agera som planerat. Detta ökar emellertid väsentligt risken för att Europeiska kommissionen ska inleda ett överträdelseförfarande mot Finland. Om Finland genomgår överträdelseförfarandet och blir tvunget att upphäva lagstiftningen efter att den trätt i kraft, vore de ekonomiska och övriga konsekvenserna för privatpersoner och företag större än om lagarna hade upphävts redan innan de trädde i kraft – beroende på hur populära de lätta bilarna visar sig vara efter att lagarna trätt i kraft. Om Finland underlåter att följa en dom av Europeiska unionens domstol där det konstateras en överträdelse av unionsrätten, kan följden vara att finska staten påförs antingen ett standardbelopp eller vite eller bådadera.

Om de lagar som gäller lätta bilar upphävs, drabbar konsekvenserna i huvudsak samma aktörer som skulle drabbas av en senareläggning av ikraftträdandet. De ekonomiska förlusterna för företag som har förberett sig för tillverkning och marknadsföring av produkter som har samband med lätta bilar blir permanenta om åtgärderna inte kan utnyttjas i den övriga verksamheten. Fordon som skaffats av privatpersoner blir onödiga för det ursprungliga användningsändamålet. Fordonen kan säljas som vanliga personbilar, men sannolikt till ett lägre pris än det ursprungliga anskaffningspriset. Även återförsäljningsvärdet på redan införskaffade mopedbilar har kunnat sjunka under perioden mellan att projektet inleddes och lagarna eventuellt upphävdes, varvid alla som sålt en mopedbil under den aktuella perioden har drabbats av förluster. Bilaffärer har eventuellt köpt in och marknadsfört fordon avsedda att ändras till lätta bilar. Men dessa fordon kan i alla fall ännu säljas som personbilar, så i fråga om dessa fordon bedöms förlusterna i det här skedet vara små. Förlusterna beräknas bestå framför allt av marknadsföringskostnaderna och kostnaderna för eventuella hävda köp eller ersättningsyrkanden av medborgare som skaffat en bil. Tillverkare och importörer av hastighetsbegränsare har tillverkat hastighetsbegränsare som lämpar sig för lätta bilar. För närvarande är kostnaderna svåra att bedöma.

6 Beredningen av propositionen

Propositionen har beretts som tjänsteuppdrag vid kommunikationsministeriet. För att senarelägga ikraftträdandet av lagarna bereddes det en regeringsproposition som var på remiss den 6 september–19 september 2019 på adressen utlåtande.fi. Vid kommunikationsministeriet ordnas det dessutom ett diskussionsmöte för intressentgrupperna den 11 september 2019.

Till diskussionsmötet anmälde sig företrädare för Oy Otto-Brandt Ab, Transport- och kommunikationsverket Traficom, Tieliikenteen Tietokeskus TT Oy, Bilimportörerna och -industrin rf, Cykelförbundet rf, Tekniska Handelsförbundet rf, Oy Brandt Ab, Liikenteen turvallisuuskeskus ry, Kuluttajaliitto - Konsumentförbundet ry, Autoalan Keskusliitto ry, Piirla Oy och Trafikskyddet. I de inlägg som hölls vid diskussionsmötet ansågs det att den tid som ikraftträdandet enligt förslaget ska skjutas fram är lång och påpekades att under denna tid fortsätter osäkerheten om huruvida ändringarna kommer att träda i kraft eller inte, vilket har konsekvenser både för privatpersoner och för handeln med personbilar och mopedbilar. De flesta ansåg dock att senareläggningen av ikraftträdandet är förståelig. De som deltog i diskussionsmötet förde också fram synpunkter om hur de krav som gäller lätta bilar kunde ändras exempelvis i fråga om kraven på hastighetsbegränsare. Även en sänkning av åldersgränsen för körkort i kategori B för personbilar nämndes på diskussionsmötet. Vid diskussionsmötet betonades också att om ikraftträdandet senareläggs och det på basis av diskussionerna med kommissionen framgår att lagarna inte kan omarbetas så att de skulle vara förenliga med unionslagstiftningen, vore det även i detta fall bra om saken förs till ett slut så fort som möjligt så att det osäkra läget inte varar

RP 21/2019 rd

så länge. En videoupptagning av diskussionsmötet kan ses på adressen <https://www.youtube.com/watch?v=L12Qoic5oi0>.

Skriftligt yttrande inom utsatt tid lämnades av Polisstyrelsen, Bilimportörerna och -industrin rf, Autoalan Keskusliitto ry, Oy Brandt Ab, Trafikförsäkringscentralen, SF-Caravan ry, Rahtarit ry, arbetsgruppen för trafikpsykologi vid Psykologförbundet, Trafikskyddet, Cykelförbundet rf, Tekniska Handelsförbundet rf, Kuluttajaliitto – Konsumentförbundet ry, avdelningen för Trafiksystem och undersökningar vid Samkommunen Helsingforsregionens trafik, Finlands Transport och Logistik SKAL rf, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry, Piirla Oy, inrikesministeriet, Automobilförbundet rf, Oy One-Pro Ab, Nissan Nordic Europe Oy, Suomen Motoristit ry, Liikenteen turvallisuuskouluttajat ry, Finlands Bilskoleförbund rf, Transport- och kommunikationsverket, Liikenneympäristöyhdistys ry och 10 privatpersoner. Suomen Taksiliitto ry, försvarsministeriet, finansministeriet, utrikesministeriet, justitieministeriet, jord- och skogsbruksministeriet och arbets- och näringsministeriet meddelade att de inte hade något att yttra om propositionen. Polisstyrelsen meddelade att den inte såg något hinder för en senareläggning av ikraftträdandet. Efter att tidsfristen gått ut inkom ännu Tattarisuon autokatsastus Oy:s yttrande som inte tog ställning till förslaget om en senareläggning av tidsfristen utan till den massa som krävs av lätta bilar.

Den föreslagna senareläggningen av ikraftträdandet understöddes av Trafikförsäkringscentralen, Trafikskyddet, Bilimportörerna och -industrin rf och Autoalan Keskusliitto ry tillsammans, Kuluttajaliitto – Konsumentförbundet ry, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry, Finlands Transport och Logistik SKAL rf, inrikesministeriet, Automobilförbundet rf, Nissan Nordic Europe Oy, Finlands Bilskoleförbund rf, Liikenteen turvallisuuskouluttajat ry, Transport- och kommunikationsverket samt två privatpersoner. I dessa yttranden ansågs det att propositionen kan understödjas om man genom en senareläggning av ikraftträdandet kan säkerställa trafiksäkerheten och göra lagarna förenliga med Europeiska unionens lagstiftning. I flera av yttrandena ansågs ett år vara en för lång tid och det föreslogs att diskussionerna med kommissionen om hur lagarna kunde göras förenliga med Europeiska unionens lagstiftning skulle inledas omedelbart. I yttrandena framhölls vikten av öppenhet om hur situationen utvecklas och att de olika aktörerna skulle få information om prognosen och tidsplanen för genomförandet av lagstiftningsprojektet i ett så tidigt skede som möjligt. Det önskades att lagarna ska beredas och sättas i kraft snabbt. Kuluttajaliitto – Konsumentförbundet ry krävde i sitt yttrande att de förluster som en senareläggning av ikraftträdandet eventuellt medför för konsumenterna ska ersättas. Liikenteen turvallisuuskouluttajat ry och Finlands Bilskoleförbund rf krävde att den förarutbildning som krävs för att få framföra lätta bilar skulle utökas.

Av remissinstanserna var det Cykelförbundet rf, Tekniska Handelsförbundet rf, SF-Caravan ry, Oy Brandt Ab, Rahtarit ry, arbetsgruppen för trafikpsykologi vid Psykologförbundet, Suomen Motoristit ry och avdelningen för Trafiksystem och undersökningar vid Samkommunen Helsingforsregionens trafik samt en privatperson som motsatte sig en senareläggning av ikraftträdandet och önskade att de lagar som gäller lätta bilar skulle upphävas. I dessa yttranden upplevdes lätta bilar inverka negativt bl.a. på trafiksäkerheten för unga, den övergripande säkerhet, smidigheten i trafiken samt målen för minskade utsläpp.

Liikenneympäristöyhdistys ry, Oy One-Pro Ab, Piirla Oy och sju privatpersoner önskade i första hand att lagarna skulle träda i kraft i enlighet med vad som beslutats tidigare och ansåg en senareläggning av ikraftträdandet med ett år vara oskälig, något som kritiserades både med tanke på trafiksäkerheten och de ungas mobilitet. I dessa utlåtanden framfördes också förslag till ändringar i de krav som gäller lätta bilar eller framförande av lätta bilar. I flera utlåtanden

RP 21/2019 rd

kritiserades också de ekonomiska förluster som till följd av en senareläggning av ikraftträdandet drabbar konsumenter, företag och olika branscher.

I vissa yttranden, både sådana som var positiva till propositionen och sådana som motsatte sig propositionen, föreslogs det att körkortslagen skulle ändras så att åldersgränsen för utfärdande av körkort i kategori B skulle sänkas till 17 år. I en del yttranden föreslogs det att massan för lätta bilar skulle begränsas till 1 200 kg samt preciseringar i de krav som gäller fordonen, hastighetsbegränsarna och körundervisningen. I flera yttranden av privatpersoner önskades också ytterligare information om ett eventuellt överträdelseförfarande och om följderna av ett sådant förfarande.

På basis av utlåtandena preciserades motiveringen i fråga om beskrivningen av ett eventuellt överträdelseförfarande enligt Europeiska unionens lagstiftning. En senareläggning av ikraftträdandet med en kortare tid än ett år föreslås inte i propositionen eftersom det inte är realistiskt att beredningen av ärendet ska ta kortare tid än vad som föreslås nu, särskilt med beaktande av de diskussioner som ska föras med kommissionen, den frysningsperiod på tre månader för tekniska föreskrifter som följer av informationsförfarandet, riksdagsbehandlingen samt den tid som den övriga lagberedningen kräver, dvs. beredningen av ändringarna och fattandet av beslut om dem.

7 Ikraftträdande

Lagarna föreslås träda i kraft den 1 november 2019. Om de lagar som gäller lätta bilar hinner träda i kraft den 1 november 2019 utan att närmare bestämmelser om bland annat besiktnings-skyldigheten, tekniska krav på begränsandet av hastigheten eller skyldigheten att använda en skylt för långsamtgående fordon har utfärdats, är rättsläget oklart och kan leda till tillbud om lätta bilar börjar användas i trafik endast med stöd av bestämmelserna i gällande lagar. Därför är det viktigt att lagarna behandlas i brådskande ordning så att de kan träda i kraft den 1 november 2019.

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

Lagförslag

1.

Lag

om ändring av ikraftträdandebestämmelsen i en lag om ändring av fordonslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras ikraftträdandebestämmelsen i lagen om ändring av fordonslagen (130/2019) som föl-
jer:

Denna lag träder i kraft den 1 november 2020.

Denna lag träder i kraft den 20 . _____

2.

Lag

om ändring av ikraftträdandebestämmelsen i en lag om ändring av körkortslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras ikraftträdandebestämmelsen i lagen om ändring av körkortslagen (131/2019) som föl-
jer:

Denna lag träder i kraft den 1 november 2020.

Denna lag träder i kraft den 20 . _____

3.

Lag

om ändring av ikraftträdandebestämmelsen i en lag om ändring av 4 § i fordonsskattelagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras ikraftträdandebestämmelsen i lagen om ändring av 4 § i fordonsskattelagen (133/2019)
som följer:

Denna lag träder i kraft den 1 november 2020.

Denna lag träder i kraft den 20 . _____

4.

Lag

om ändring av ikraftträdandebestämmelsen i en lag om ändring av 1 § i bilskattelagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras ikraftträdandebestämmelsen i lagen om ändring av 1 § i bilskattelagen (134/2019) som
följer:

Denna lag träder i kraft den 1 november 2020.

Denna lag träder i kraft den 20 . _____

5.

Lag

om ändring av ikraftträdandebestämmelsen i en lag om ändring av 1 § i bränsleavgiftslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras ikraftträdandebestämmelsen i lagen om ändring av 1 § i bränsleavgiftslagen
(135/2019) som följer:

Denna lag träder i kraft den 1 november 2020.

Denna lag träder i kraft den 20 . _____

6.

Lag

om ändring av ikraftträdandebestämmelsen i en lag om ändring av 114 § i mervärdesskattelagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras ikraftträdandebestämmelsen i lagen om ändring av 114 § i mervärdesskattelagen (136/2019) som följer:

Denna lag träder i kraft den 1 november 2020.

Denna lag träder i kraft den 20 . _____

7.

Lag

om ändring av ikraftträdandebestämmelsen i en lag om ändring av 23 kap. 12 § i strafflagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras ikraftträdandebestämmelsen i lagen om ändring av 23 kap. 12 § i strafflagen
(137/2019) som följer:

Denna lag träder i kraft den 1 november 2020.

Denna lag träder i kraft den 20 . _____

8.

Lag

om upphävande av en lag om ändring av vägtrafiklagen

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

Genom denna lag upphävs lagen om ändring av vägtrafiklagen (132/2019).

2 §

Denna lag träder i kraft den 20 .

Helsingfors den 26 september 2019

Statsminister

Antti Rinne

Kommunikationsminister Sanna Marin

Bilaga

Parallelltexter

1.

Lag

om ändring av ikraftträdandebestämmelsen i en lag om ändring av fordonslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras ikraftträdandebestämmelsen i lagen om ändring av fordonslagen (130/2019) som följer:

Gällande lydelse

Denna lag träder i kraft den 1 november 2019.

Föreslagen lydelse

Denna lag träder i kraft den 1 november 2020.

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

2.

Lag

om ändring av ikraftträdandebestämmelsen i en lag om ändring av körkortslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras ikraftträdandebestämmelsen i lagen om ändring av körkortslagen (131/2019) som föl-
jer:

Gällande lydelse

Denna lag träder i kraft den 1 november
2019.

Föreslagen lydelse

Denna lag träder i kraft den 1 november
2020.

Denna lag träder i kraft den 20 .

3.

Lag

om ändring av ikraftträdandebestämmelsen i en lag om ändring av 4 § i fordonsskattelagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras ikraftträdandebestämmelsen i lagen om ändring av 4 § i fordonsskattelagen (133/2019)
som följer:

Gällande lydelse

Denna lag träder i kraft den 1 november
2019.

Föreslagen lydelse

Denna lag träder i kraft den 1 november
2020.

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

4.

Lag

om ändring av ikraftträdandebestämmelsen i en lag om ändring av 1 § i bilskattelagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras ikraftträdandebestämmelsen i lagen om ändring av 1 § i bilskattelagen (134/2019) som följer:

Gällande lydelse

Denna lag träder i kraft den 1 november 2019.

Föreslagen lydelse

Denna lag träder i kraft den 1 november 2020.

Denna lag träder i kraft den 20 .

5.

Lag

om ändring av ikraftträdandebestämmelsen i en lag om ändring av 1 § i bränsleavgiftslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras ikraftträdandebestämmelsen i lagen om ändring av 1 § i bränsleavgiftslagen (135/2019) som följer:

Gällande lydelse

Denna lag träder i kraft den 1 november 2019.

Föreslagen lydelse

Denna lag träder i kraft den 1 november 2020.

Denna lag träder i kraft den 20 .

6.

Lag

om ändring av ikraftträdandebestämmelsen i en lag om ändring av 114 § i mervärdesskattelagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras ikraftträdandebestämmelsen i lagen om ändring av 114 § i mervärdesskattelagen (136/2019) som följer:

Gällande lydelse

Denna lag träder i kraft den 1 november 2019.

Föreslagen lydelse

Denna lag träder i kraft den 1 november 2020.

Denna lag träder i kraft den 20 .

7.

Lag

om ändring av ikraftträdandebestämmelsen i en lag om ändring av 23 kap. 12 § i strafflagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras ikraftträdandebestämmelsen i lagen om ändring av 23 kap. 12 § i strafflagen
(137/2019) som följer:

Gällande lydelse

Denna lag träder i kraft den 1 november
2019.

Föreslagen lydelse

Denna lag träder i kraft den 1 november
2020.

Denna lag träder i kraft den 20 .
