

Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till lag om ändring av lagen om kommersiell godstransport på väg

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att lagen om kommersiell godstransport på väg ändras. I lagen föreslås bestämmelser om de behöriga myndigheter som avses i Europaparlamentets och rådets förordningar om tillstånd för godstrafik och om trafikidkare samt om annan tillämpning av förordningarna. De centrala bestämmelserna om trafiktillståndssystemet är oförändrade.

I propositionen föreslås det dessutom åtgärder för att stoppa den grå ekonomin. Tillståndsmyndigheten ska varje år utifrån uppgifter från olika myndigheter kontrollera om trafikidkaren fortfarande uppfyller villkoren för trafiktillstånd. Därefter ska tillståndsmyndigheten i problemsituationer vidta åtgärder

för att återkalla trafiktillståndet. I detta sammanhang kunde en kontroll utföras i det berörda företags lokaler. Dessa förslag baserar sig i huvudsak på nämnda EU-förordningar.

Dessutom föreslås det att kravet på ekonomiska resurser skärps, att näringsförbud beaktas när ett tillstånd återkallas, att kravet på gott anseende kontrolleras även i fråga om andra personer som arbetar i företaget än enbart trafikansvariga och att den period då man kontrollerar att kravet på gott anseende är uppfyllt förlängs från ett år till två.

Lagen avses träda i kraft den 4 december 2011.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
INNEHÅLL	2
ALLMÄN MOTIVERING	3
1 INLEDNING.....	3
2 NULÄGE	3
2.1 Lagstiftning och praxis.....	3
2.2 Den internationella utvecklingen samt lagstiftningen i utlandet och i EU	5
2.3 Bedömning av nuläget	8
3 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN	9
3.1 Målsättning.....	9
3.2 Alternativ	9
3.3 De viktigaste förslagen.....	10
4 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER	15
4.1 Ekonomiska konsekvenser	15
4.2 Konsekvenser för myndigheterna	15
4.3 Konsekvenser för miljön och samhällsliga konsekvenser	16
5 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN	16
6 SAMBAND MED ANDRA PROPOSITIONER.....	16
DETALJMOTIVERING	17
1 LAGFÖRSLAG	17
2 NÄRMARE BESTÄMMELSER OCH FÖRESKRIFTER	25
3 IKRAFTTRÄDANDE	25
4 FÖRHÅLLANDE TILL GRUNDLAGEN SAMT LAGSTIFTNINGSORDNING	25
LAGFÖRSLAG	27
om ändring av lagen om kommersiell godstransport på väg	27
BILAGA	36
PARALLELLTEXT	36
om ändring av lagen om kommersiell godstransport på väg	36

ALLMÄN MOTIVERING

1 Inledning

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG, nedan EU:s förordning om trafikidkare, och förordning (EG) nr 1072/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg, nedan EU:s förordning om tillstånd för gods- trafik, träder i kraft den 4 december 2011. I denna proposition föreslås det att lagen om kommersiell godstransport på väg (693/2006), nedan godstransportlagen, ändras genom att det föreskrivs om de behöriga myndigheter som nämns i ovannämnda förordningar av Europaparlamentet och rådet samt om annan tillämpning av förordningarna.

Riksdagen beslutade den 3 februari 2011 om åtgärder för att hindra den grå ekonomin efter utredningar som gjorts för riksdagens revisionsutskott och efter utskottets behandling. Det ansågs att vittomfattande åtgärder krävs för att bekämpa den grå ekonomin. Vägtransportbranschen, i synnerhet godstransport, har ansetts vara en sådan bransch där risken för grå ekonomi är stor. Därför föreslås det i denna proposition flera åtgärder för att minska den grå ekonomin inom godstrafiken. Vissa åtgärder, t.ex. de som gäller ett företags obligatoriska driftsställe och kontrollen av företag med högre risk, grundar sig på nya EU-rättsakter.

I regeringsprogrammet har ett effektivare bekämpande av den grå ekonomin lyfts fram som en central fråga. Regeringen bereder under våren 2012 ett nytt förslag till ändring av den lag som nu föreslås bli ändrad i syfte att effektivisera bekämpandet av den grå ekonomin.

2 Nuläge

2.1 Lagstiftning och praxis

Gällande EU-bestämmelser om de villkor som ska uppfyllas för att trafiktillstånd kan erhållas finns i rådets direktiv 96/26/EG om rätt att yrkesmässigt bedriva person- och godstransporter på väg och om ömsesidigt erkännande av utbildnings-, examens- och andra behörighetsbevis för att främja ett effektivt utnyttjande av dessa transportörs etableringsrätt på området för nationella och internationella transporter, nedan direktivet om rätt att yrkesmässigt bedriva transporter. Direktivet har genomförts genom lagen om kommersiell godstransport på väg och genom en kompletterande förordning av kommunikationsministeriet om solvens avseende tillståndspliktig godstrafik på väg och anordnande av företagarutbildning (757/2006), nedan godstrafikförordningen. När EU:s lagstiftning ändras och bestämmelser lyfts upp till förordningsnivå ska de bestämmelser i nationella lagar som överensstämmer med direktivet om rätt att yrkesmässigt bedriva transporter upphävas. I EU:s förordning om trafikidkare finns det även helt nya bestämmelser och bestämmelser som delvis blir beroende av nationell verkställighet och som förutsätter att lagar ändras och kompletteras.

I godstransportlagen finns det bestämmelser om villkoren för beviljande av trafiktillstånd i enlighet med direktivet om rätt att yrkesmässigt bedriva transporter. Den behöriga närings-, trafik- och miljöcentral där sökanden har sin hemort beviljar trafiktillstånd till en sökande som har rättshandlingsförmåga och gott anseende samt är solvent och yrkes-skicklig. Tillstånd beviljas en juridisk person som uppfyller kravet på solvens, om den trafikansvarige hos den juridiska personen uppfyller de nämnda kraven. Med trafikansvarig avses en person som en juridisk person har

föreslaget för uppdraget och som den behöriga myndigheten har godkänt och som ansvarar för att trafiken bedrivs i enlighet med lagen, yrkeskunnigt och omsorgsfullt och i övrigt på ett tillbörligt sätt. Dessutom förutsätts det att den trafikansvarige företrädare företaget vid kontakter till myndigheterna samt att han eller hon faktiskt och fortlöpande leder företagets trafikverksamhet. I lagen förutsätts det även att en person som har ett eget trafik-tillstånd ska ha bestämmanderätt på basis av delägarskap eller aktieinnehav eller ska vara likställd med de andra delägarna i bolaget eller sammanslutningen innan han eller hon också kan vara trafikansvarig i nämnda bolag. Det sistnämnda villkoret om likställighet gäller i praktiken närmast dödsbon. Syftet med bestämmelsen är att förhindra en sådan konfliktsituation där en person med ett eget trafik-tillstånd kan bestämma om transporter i ett bolag som i huvudsak ägs av en annan person.

Sökanden ska anses solvent, om sökanden på behörigt sätt förmår svara för sina förpliktelser och kan visa att de ekonomiska resurserna är tillräckliga för att starta ett företag och för att sköta trafiken på ett ändamålsenligt sätt. I godstrafikförordningen har solvensbeloppet fastställts till 10 000 euro för varje lastbil som används i trafik och till 4 000 euro för varje övrig bil eller trafiktraktor. Som medel anses sökandens eller innehavarens finansieringstillgångar, omsättningstillgångar och anläggningstillgångar som kan utnyttjas som säkerhet och andra långfristiga placeringar. Om det är fråga om en fysisk person eller ett öppet bolag eller ett kommanditbolag, kan även en fysisk persons och ansvariga bolagsmäns personliga egendom, som kan utnyttjas som säkerhet, betraktas som medel. I lagen finns dessutom bestämmelser om hur de disponibla medlen beräknas och hur det påvisas att de är tillräckliga.

Sökanden eller den trafikansvarige ska anses ha gott anseende, om personen i fråga inte har dömts till fängelse- eller bötesstraff. Det kontrolleras om sökanden eller den trafikansvarige har dömts till fängelsestraff under de senaste fem åren eller till böter under det senaste året. Alla fängelsestraff måste beaktas, medan man av bötesstraffen bedömer

dem som gäller anställnings- eller löneförhållanden, bokföring, bedrivande av trafik, iakttagande av kör- och vilotider, trafik- eller fordonssäkerhet eller miljöskydd eller annat yrkesansvar. Oberoende av om personen i fråga har dömts till fängelse- eller bötesstraff ska man dessutom bedöma om gärningarna visar att han eller hon är uppenbart olämplig att bedriva tillståndspliktig godstrafik.

En sökande eller en trafikansvarig ska anses yrkesskicklig, om han eller hon har fullgjort en företagarkurs i godstrafik och avlagt ett skriftligt examensprov samt fått ett intyg över det godkända skriftliga examensprovet av Trafiksäkerhetsverket. Fullföljande av företagarkursen krävs inte av en person som har arbetat i ansvarsfulla administrativa uppgifter inom transportbranschen i minst två år när det är uppenbart att personen har sådana kunskaper och färdigheter som motsvarar trafikföretagarkursen. Också ett års erfarenhet av ovannämnda uppgifter är tillräcklig, om personen i fråga har avlagt en examen inom handel, administration, teknik eller transport på minst yrkeshögskolenivå eller en specialyrkesexamen som lämpar sig för branschen. Företagarkursen i godstrafik omfattar minst 140 timmar, i fråga om trafiktraktortillstånd dock endast 40 timmar. I kursens undervisning ska ingå åtminstone de ämnesblock som anges i direktivet om rätt att yrkesmässigt bedriva transporter. Det skriftliga examensprovet ska till innehåll och struktur motsvara det som avses i nämnda direktiv. Trafiksäkerhetsverket svarar för anordnandet av provet och godkänner som deltagare i provet den som inte behöver avlägga företagarkursen. Trafiksäkerhetsverket kan anlita en utomstående expert för utarbetandet av provuppgifterna och ordnandet av provtillfället.

I godstransportlagen bestäms vilka myndigheter som är behöriga att utfärda intyg och handlingar som avses i direktivet om rätt att yrkesmässigt bedriva transporter till en person som ämnar bedriva trafik i någon annan stat som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet än Finland. Dessutom bestäms det om handlingar som krävs av en sökande från en annan stat som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

Den behöriga närings-, trafik- och miljöcentral som beviljar trafik-tillstånd kan tillfäl-

ligt eller permanent återkalla ett trafikstillstånd, om tillståndshavaren inte längre uppfyller förutsättningarna för beviljande av tillstånd. Tillståndshavaren kan ges en varning i stället för att få tillståndet återkallat, om ett återkallande av tillståndet skulle vara oskäligt och de brister, överträdelser eller försummelser som har framkommit har rättats till eller är ringa. Om grunden för återkallande av trafikstillståndet eller varningen är sådan att den kan rättas till, ska myndigheten innan tillståndet återkallas eller varningen ges bereda tillståndshavaren möjlighet att inom en utsatt tid rätta till bristen eller försummelsen. Den utsatta tiden får inte vara kortare än tre månader. Tillståndet kan återkallas om missförhållandet inte har rättats till inom den utsatta tiden.

Återkallandet av tillstånd kan även gälla enbart tillstånd för ett bestämt fordon. Syftet med detta är att sänka tröskeln för återkallande när företagets verksamhet inte avbryts helt och hållet, såsom sker när företagets trafikstillstånd återkallas. Dessutom kan tillståndet återkallas med stöd av godstransportlagen också när en förare som anlitas av tillståndshavaren har dömts för upprepade och allvarliga överträdelser av bestämmelserna om trafik- och fordonssäkerhet. Man har med detta velat öka företagets ansvar att följa förarnas arbete och reagera på beteenden som äventyrar trafiksäkerheten. När det gäller att följa körtiderna finns motsvarande bestämmelse i artikel 10 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet.

Om innehavaren av ett trafikstillstånd avlider, får dödsboet fortsätta med trafiken i högst 18 månader från dödsdagen, om det inom tre månader från dödsdagen görs en anmälan hos den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen för godkännande av en person som ansvarar för tillståndshavarens skyldigheter. Denne ska med undantag för kravet på yrkeskunnande uppfylla de krav som föreskrivs beträffande den trafikansvarige.

Om innehavaren av ett trafikstillstånd försätts i konkurs, får konkursboet fortsätta med trafiken i tre månader räknat från konkursens början. Konkursboet ska utan dröjsmål un-

derrätta den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen om huruvida det vill utnyttja denna rätt. De som förvaltar konkursboet ansvarar för de uppgifter som åligger den trafikansvarige.

Om den trafikansvarige måste bytas på grund av dödsfall, plötslig allvarlig sjukdom, olycksfall eller någon annan därmed jämförbar oförutsedd händelse, ska en ansökan om byte av trafikansvarig göras hos den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen utan dröjsmål. Om den trafikansvarige inte längre uppfyller de föreskrivna kraven, ska tillståndshavaren sedan denne fått kännedom om saken omedelbart underrätta den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen. Om en person som uppfyller de föreskrivna kraven på yrkeskunnande inte genast kan föreslås för detta uppdrag, ska utredningar som visar att kraven uppfylls företes så snart som möjligt, dock senast ett år efter den händelse som föranlett bytesbehovet.

2.2 Den internationella utvecklingen samt lagstiftningen i utlandet och i EU

Europeiska unionen (EU)

Inom Europeiska gemenskaperna antogs på 1970-talet flera direktiv som gäller rätt att yrkesmässigt bedriva person- och godstransporter på väg samt ömsesidigt erkännande av examens- och andra behörighetsbevis. För att göra dessa direktiv klarare och enhetligare antog Europeiska unionens råd den 29 april 1996 direktivet om rätt att yrkesmässigt bedriva transporter. Genom detta direktiv ålades medlemsstaterna skyldigheten att nationellt sätta i kraft kraven på rätt att yrkesmässigt bedriva person- och godstransporter på väg och ömsesidigt erkännande av utbildnings-, examens- och andra behörighetsbevis och övriga åtgärder.

Erfarenheterna av tillämpningen av direktivet om rätt att yrkesmässigt bedriva transporter, utvärderingen av effekterna och olika undersökningar visade enligt kommissionen att medlemsstaterna tillämpade direktivet oenhetligt, och att detta fick negativa följder i form av bl.a. bristande trafiksäkerhet, bristande öppenhet på marknaderna och bristan-

de enhetlig tillsyn samt snedvriden konkurrens. Det ansågs nödvändigt att ta i bruk reglering på förordningsnivå, vilket resulterade i att EU:s förordning om trafikidkare antogs. De centrala förändringar som förordningen innebär i jämförelse med den tidigare regleringen på direktivnivå gäller definitionen på trafikansvarig, som togs in i förordningen, kravet på trafikidkarens faktiska och fasta driftsställe, riskvärderingssystemet för företag som har fått tillstånd och preciseringen av kontrollernas omfattning i nationell lag samt den olämplighet som föranleds av förlusten av gott anseende.

I EU:s förordning om trafikidkare föreskrivs det om de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik. Till dessa villkor hör ett faktiskt och fast driftsställe, gott anseende, ekonomiska resurser samt yrkeskunnande. I förordningen finns det även bestämmelser om de behöriga myndigheterna, beviljandet av tillstånd och tillsynen, det administrativa samarbetet och förenklingen av samarbetet samt om det ömsesidiga erkännandet av intyg och andra handlingar.

I EU:s förordning om tillstånd för godstrafik föreskrivs det om den internationella godstrafikens och cabotagetrafikens tillträde till marknaden. Även den tidigare unionslagstiftningen omfattar bestämmelser på förordningsnivå, och därför är de ändringar som behövs i godstransportlagen mindre än de som beror på EU:s förordning om trafikidkare. Av dessa ändringar är bestämmelserna om de behöriga myndigheterna, ändringssökande och påföljder vid brott mot förordningen de centrala.

Sverige

I Sverige har man inte uppställt några andra krav för trafikidkare än vad som föreskrivs i artikel 3 i EU:s förordning om trafikidkare. Det finns inte heller planer på att uppställa ytterligare krav.

I yrkestrafiklagen (1998:490) förutsätts gott anseende inte bara hos den trafikansvarige utan också hos juridiska personer när det är fråga om en privaträttslig juridisk person eller en utomlands bosatt näringsidkare som söker tillstånd. Kravet på gott anseende gäll-

er dessutom ett företags verkställande direktör eller någon annan sådan nyckelperson i företaget som genom sin ledande ställning eller på annat sätt faktiskt har ett bestämmande inflytande över verksamheten. Kravet gäller också de styrelseledamöter och styrelsesuppleanter i ett andelslag som äger ett avsevärt antal andelar, samt bolagsmännen i personbolag.

Om ett trafiktillstånd återkallas till följd av allvarliga överträdelser, försätts tillståndshavaren i karens under minst tre och högst fem år. Under denna tid kan personen i fråga inte bedriva yrkesmässig trafik. Denna bestämmelse i lagen torde man hålla i kraft även i fortsättningen. I artikel 6.3 i EU:s förordning om trafikidkare talas det uttryckligen om åtgärder för att återställa det goda anseendet, och därför räcker det i fortsättningen inte enbart med att en viss tid har förlöpt för att villkoret ska uppfyllas. Möjliga alternativ till en lösning ses fortfarande över.

Systemet med riskvärdering av vägtrafiken har verkställts i Sverige genom förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare (2004:865), som innehåller bestämmelser om ytterligare kontroller. I enlighet med förordningen ska dessa kontroller göras i sådana företag som oftare än andra har gjort sig skyldiga till överträdelser eller allvarliga överträdelser av bestämmelserna i förordningarna (EG) nr 561/2006, som gäller kör- och vilotider, och (EEG) nr 3821/85, som gäller färdskrivare och användningen av färdskrivare.

Estland

Den nationella lagberedning som EU:s förordning om trafikidkare förutsätter pågår i Estland samtidigt som i Finland. Information om de slutliga lösningarna finns inte ännu tillgänglig. Av det följande framgår emellertid de tankar som det pågående lagberedningsarbetet grundar sig på.

Enligt gällande estnisk lag ska den som söker gemenskapstillstånd ha minst två års erfarenhet av arbete med trafik inom landets gränser. Detta krav tillämpas både på estniska företagare och på sådana utländska företagare som har grundat en filial till sitt företag i Estland. Det blir i ett senare skede klart om detta krav kommer att hållas i kraft i enlighet

med artikel 3.2 i EU:s förordning om trafikidkare. I Estland tillämpas dessutom på alla som söker inrikes tillstånd och gemenskapstillstånd kriteriet att den myndighet som beviljar tillståndet kan återkalla det, om sökanden har obetalda skatter eller har försatts i konkurs. Detta krav kommer även i fortsättningen att hållas i kraft, men några andra krav är inte planerade.

Kravet på gott anseende gäller i Estland både det företag som innehar tillstånd till vägtransport och den fysiska person, som ett företag har uppgett som dess trafikansvarige. Det finns tills vidare inga planer på att utvidga den krets av personer som berörs av gott anseende.

Det kommer senare att beslutas på vilket sätt kravet på återställande av det goda anseendet, så som det föreskrivs om detta i artikel 6.3 i EU:s förordning om trafikidkare, ska verkställas i nationell lagstiftning. Med stöd av gällande nationell lagstiftning anses den som söker eller innehar vägtrafiktillstånd ha gott anseende, om personen aldrig har dömts för ett brott där tillvägagångssättet har varit grovt eller om personen högst en gång dömts för något annat brott än ett grovt brott som orsakats uppsåtligen - närmare bestämmelser om dessa brott finns i annan lagstiftning.

Frankrike

De fyra krav som ställs på trafikidkare i artikel 3 i EU:s förordning om trafikidkare, nämligen ett fast driftsställe, ett gott anseende, tillräckliga ekonomiska resurser och erforderligt yrkeskunnande, gäller i Frankrike inte bara trafikidkare utan också sådana företag som bedriver uthyrning av fordon och som i sin verksamhet anlitar yrkesförare. I Frankrike finns det inga planer på att utöver dessa uppställa ytterligare krav. Kravet på ett faktiskt och fast driftsställe ingår emellertid inte ännu i Frankrikes gällande lagstiftning, eftersom detta inte heller förutsattes i direktivet om rätt att yrkesmässigt bedriva transporter, och därför kommer detta krav nu att beaktas i samband med den nationella lagberedning som förutsatts i EU:s förordning om trafikidkare.

EU:s förordning om trafikidkare tillämpas på transportföretag som bedriver sin verk-

samhet med fordon vars vikt överstiger 3,5 ton. I Frankrike har man sedan 1999 tillämpat specialbestämmelser på fordon med en vikt som understiger den nämnda gränsen på 3,5 ton. Dessa specialbestämmelser som gäller gott anseende, tillräckliga ekonomiska resurser och erforderligt yrkeskunnande kommer sannolikt att hållas i kraft. Samtidigt måste även det nya kravet på ett fast driftsställe beaktas.

I fråga om tillämpningen av artikel 6 i EU:s förordning om trafikidkare gäller kravet på gott anseende med stöd av Frankrikes gällande lagstiftning personer som fortlöpande och faktiskt leder företagets verksamhet och som har erforderligt yrkeskunnande. Detta krav gäller även lagstadgade företrädare för olika bolag. Gällande bestämmelser kommer att hållas i kraft, men kravet på gott anseende måste man med stöd av artikel 6 i förordningen utsträcka till att gälla även bolag i egenskap av juridiska personer.

En person som har förlorat sitt goda anseende genom beslut av domstol kan inte vara verksam i Frankrike som trafikidkare förrän anteckningen om den gärning som ligger till grund för förlusten av det goda anseendet har strukits i del 2 av brottsregisterutdraget. I Frankrike antecknar man i del 2 av brottsregisterutdraget de flesta av de brott och förseelser som en person har blivit dömd för. I Frankrike ämnar man genom förvaltningsbeslut se till att kravet i artikel 6.3 i EU:s förordning om trafikidkare på korrigerande åtgärder eller andra åtgärder med likvärdig verkan uppfylls i syfte att återställa en persons goda anseende. Förvaltningsbeslutet kunde innefatta ett tidsbundet förbud att bedriva ett visst slags verksamhet eller en skyldighet att klara sig klanderfritt genom prøvotiden eller en skyldighet att avlägga någon kurs eller utbildning. De juridiska möjligheterna att genomföra en åtgärd av detta slag håller fortfarande på att analyseras.

Tyskland

Det finns inte ännu några slutliga uppgifter om den nationella lagstiftning som genomförts på basis av EU:s förordning om trafikidkare, eftersom ändringar i EU-lagstiftningen behandlas i flera arbetsgrupper

i Tyskland. Utifrån de diskussioner som förts kan man dock konstatera följande om situationen.

Vad gäller de ytterligare krav som eventuellt kommer att uppställas utöver de krav på trafikidkare som avses i artikel 3 i förordningen ämnar man i Tyskland med största sannolikhet hålla i kraft några allmänna krav som ingår i gällande lagstiftning. Om en trafikidkare eller trafikansvarig har blivit dömd för t.ex. allvarlig överträdelse av bestämmelserna om arbets- eller socialrättsliga skyldigheter eller av skatterättsliga eller miljörättsliga bestämmelser, främst avfalls- eller utsläppsbrott, kan detta således utgöra ett hinder för att personen ska anses ha ett gott anseende.

Om en trafikidkare eller trafikansvarig har förlorat sitt goda anseende, kan personen endast på ansökan beviljas rätt att leda verksamheten i ett godstransportföretag. Detta förutsätter att fakta talar för ett godkännande av ansökan och att personen i fråga inte längre kan anses ha förlorat sitt goda anseende. I allmänhet kan ett gott anseende återställas först när ett år har förflutit från det att det har beslutats om förlust av det goda anseendet. Det måste också finnas särskilda skäl till att återställa ett gott anseende.

I Tyskland ämnar man införa kravet på korrigerande åtgärder i syfte att återställa ett gott anseende enligt artikel 6.3 i nationell lagstiftning så att förvaltningsbeslut behövs för att återställa ett gott anseende. En myndighet kan återställa ett gott anseende och sålunda i princip tillåta att en person arbetar som trafikansvarig först ett år efter förlusten av det goda anseendet. Det krävs särskilda skäl för att ett gott anseende ska återställas innan tidsfristen på ett år har löpt ut.

Nederländerna

Direktivet om rätt att yrkesmässigt bedriva transporter har i Nederländerna genomförts genom lag (Wet Wegvervoer Goederen).

När lagen bereddes ansåg landets parlament att det var viktigt att EU:s regelverk kodifieras så litet som möjligt så att den administrativa bördan inom handel och industri inte ökar. Således ämnar man i Nederländerna inte i nationell lagstiftning uppställa andra

krav på trafikidkares etableringsrätt än de som ingår i artikel 3 i EU:s förordning om trafikidkare: ett faktiskt och fast driftsställe, ett gott anseende, tillräckliga ekonomiska resurser och erforderligt yrkeskunnande.

När det gäller kravet på gott anseende enligt artikel 3 i EU:s förordning om trafikidkare förutsätts det i Nederländernas gällande lag ett gott anseende av alla personer som tillståndsmyndigheten NIWO har registrerat som chef eller sådan ansvarig person som ansvarar för trafiken. Kravet gäller alla personer som är registrerade hos den lokala handelskammaren och som söker tillstånd. Sökanden kan således själv fastställa omfattningen av den sökta personkretsen. Alla dessa personer ska lämna in nödvändiga intyg som bevis på gott anseende för tillståndsprovningen. Det ska i allmänhet finnas minst en person, men i stora bolag är de ofta flera; verkställande direktören är i allmänhet en av dem. Till denna del är skillnaden mellan styrelse och fysisk person vacklande i ansvarsfrågor. Om ett bolag har gjort sig skyldigt till brott eller överträdelser, är det i allmänhet bolagets styrelse som blir ansvarig, och då uppstår sambandet till en fysisk persons goda anseende.

För att återställa ett gott anseende behövs det myndighetsåtgärder. Ofta uppställer man en viss tidsfrist för att återställa det goda anseendet. Det är viktigt att aktörerna vet hur deras goda anseende kan återställas och hur lång tid det behövs för detta. I Nederländerna behöver ett gott anseende återställas främst i situationer där t.ex. den trafikansvarige avlider eller någon av bolagets chefer inte kan visa att han eller hon har ett gott anseende. I detta fall ges en tidsfrist för rehabilitering och som primärt medel används varning. Däremot finns det endast litet erfarenhet av tillämpningen av bestämmelsen. För sådana situationer där det goda anseendet är permanent förlorat torde man i Nederländerna, liksom även i Frankrike och Tyskland, kräva förvaltningsbeslut för att ta in kravet i artikel 6.3 i den nationella lagstiftningen.

2.3 Bedömning av nuläget

Den nuvarande lagstiftningen har i det stora hela visat sig vara fungerande. Systemet

med trafiktillstånd har visat sig vara en effektiv metod att se till att det på transportmarknaden tillhandahålls högklassiga och trygga transporttjänster och att företagen är yrkesskickliga och ansvarsfulla. Transportmarknaden har i regel fungerat väl. Bestämmelserna ändras nu i huvudsak för att motsvara de nya EU-förordningarna, men samtidigt har det funnits ett visst behov av att förbättra tillsynen över trafiktillstånden.

Den grå ekonomin

Riksdagens revisionsutskott beslutade den 10 december 2008 att börja utreda den grå ekonomin. Utskottet lämnade sitt betänkande i ärendet den 25 januari 2011. Riksdagen förerade sig med utskottets betänkande den 3 februari 2011.

Enligt riksdagen måste regeringen börja bekämpa den grå ekonomin med hjälp av ett omfattande åtgärdsprogram. I de till regeringen riktade 25 ställningstagandena som riksdagen godkänt ingår inte sådana åtgärder som direkt gäller trafiken, utan ställningstagandena innehåller förslag som avser all slags näringsverksamhet. I betänkandet konstateras det att det för olika näringsgrenar behövs olika åtgärder som lämpar sig för just den näringen.

Det har inte varit möjligt att klart fastställa den grå ekonomins andel av omsättningen inom transportbranschen. I de rapporter som riksdagens revisionsutskott har beställt anges dock att vägtransportbranschen är en sådan bransch som den grå ekonomin är koncentrerad till. Den grå ekonomin innebär inom vägtransporter bl.a. att det inte betalas mervärdesskatt, att det betalas ut lägre löner än vad arbetskollektivavtalet förutsätter, att trafikförsäkringen inte är korrekt, att handel bedrivs utan kvitton och att trafiken saknar tillstånd. Ett företag får konkurrensfördelar genom att undvika skatter och avgifter och andra skyldigheter som baserar sig på lag.

Problem utgör t.ex. sammanlänkandet av konkursföretag, då man för att fortsätta verksamheten i företag som uppsåtligen fått gå i konkurs bildar ett nytt företag där ägarna till det företag som gått i konkurs verkar. Innehavaren av ett trafiktillstånd kan betraktas som ett fungerande företag, men dess verk-

samhet har lagts ut på sådana servicebolag som regelbundet går i konkurs. Dessa servicebolag är t.ex. företag som hyr ut personaltjänster eller fordon.

De problem som uppdragats har i huvudsak förekommit inom godstransporterna. I godstransportlagen ska bestämmelser tas in om bekämpande av den grå ekonomin, fastän detta inte är den enda till buds stående metoden. Allmänt taget är det lättare att bekämpa den grå ekonomin inom de branscher där man tillämpar bestämmelserna om koncession.

3 Målsättning och de viktigaste förslagen

3.1 Målsättning

Den huvudsakliga målsättningen med propositionen är att i nationell lagstiftning sätta i kraft de ändringar som krävs enligt de EU-förordningar som nämns i allmänna motiveringen. Dessutom eftersträvar man att eliminera onödiga skillnader i formuleringarna i författningarna om gods- och persontrafik.

Man eftersträvar att förbättra tillsynen över trafiktillstånd och stoppa den s.k. grå ekonomin genom att föreslå ändringar som effektiviserar tillsynen över trafiken och stramar åt de krav som gäller den som söker tillstånd.

3.2 Alternativ

I artikel 7 i EU:s förordning om trafikidkare föreskrivs det om ett företags obligatoriska ekonomiska resurser. Enligt artikeln ska företaget ha ett kapital och reserver till ett värde av minst 9 000 euro för det första fordonet som används och 5 000 euro för varje ytterligare fordon. Dessutom ska företaget förtlöpande kunna uppfylla sina finansiella skyldigheter under räkenskapsåret. Artikel 7.2 i förordningen tillåter att ett företag styrker sina ekonomiska resurser genom ett intyg eller en försäkring från ett finansinstitut. Penningbeloppet när det gäller de ekonomiska resurserna är mindre än vad som anges i godstransportlagen.

De ekonomiska resurserna har betydelse, eftersom de jämnar ut störningar på transportmarknaden. Ett av syftena med kravet på

ekonomiska resurser är att förhindra att företag går i konkurs eller upphör med sin affärsverksamhet när recession råder, för att utbudet på transportkapacitet ska vara tillräckligt när den ekonomiska verksamheten blir livligare.

När det gäller de ekonomiska resurserna har man diskuterat en höjning av penningbeloppet från det som anges i EU:s förordning om trafikidkare, eftersom förordningen torde kunna tolkas så att de ekonomiska resurserna kan ökas med stöd av artikel 20 i EU:s förordning om trafikidkare som ett nationellt tilläggskrav. I Finland är kravet enligt gods- och trafikförordningen 10 000 euro per lastbil. I samband med denna proposition har det dryftats om detta belopp kan behållas i förordningen eller om det kunde höjas med stöd av artikel 20.

I fråga om de ekonomiska resurserna har man likväl valt att direkt tillämpa EU:s förordning om trafikidkare och att inte föreskriva om de ekonomiska resurserna på det nationella planet. Man beslöt att reglera trafikverksamheten i EU genom förordning för att tillämpningen ska vara enhetlig i alla medlemsstater. Finlands avvikande solvenskrav strider således mot målen i förordningen. Även det ställningstagande som begärts av Europeiska kommissionen om Finlands eventuellt avvikande solvenskrav har stött uppfattningen att man på det nationella planet inte ska föreskriva om de penningbelopp som gäller de ekonomiska resurserna. Inte heller en ökning av de ekonomiska resurserna i Finland kunde enligt artikel 20 gälla de företag i andra medlemsstater som bedriver internationell trafik eller cabotagetransporter i Finland. En ökning kunde leda till snedvriden konkurrens mellan finska bolag och bolag från andra stater.

Dessutom ser penningbeloppet i fråga om de ekonomiska resurserna inte ut att ha haft någon inverkan på företagens affärsverksamhet eller förhindrat konkurser i Finland. Det har snarare varit ett hinder för små företag att etablera sig i branschen. Ett viktigare mått på solvens har för företagen varit att klara av de ekonomiska skyldigheterna, vilket ofta konkretiseras i frågan om företaget t.ex. har skattekulder eller skulder som indrivs genom utsökning. Dessa har också ofta varit känne-

tecken på grå ekonomi. Därför föreslås det att företagens ekonomiska prestationsförmåga ska kontrolleras bättre. Detta är redan fallet vid vissa närings-, trafik- och miljöcentraler, men genom en precisering av bestämmelserna utsträcks praxis att gälla i hela landet.

Solvenskraven i EU:s förordning om trafikidkare inverkar inte på det solvenskrav på 4 000 euro som finns i de nationella bestämmelserna om trafiktraktorer. Trafiktraktorer omfattas inte av förordningens tillämpningsområde, och därför iaktas fortsättningsvis de nationella bestämmelserna i fråga om dem.

3.3 De viktigaste förslagen

Allmänt

I propositionen föreslås det ett flertal åtgärder som har som mål att utrota den grå ekonomin. Förslagen gäller förutsättningarna för erhållande av trafiktillstånd och kontrollen av dem. Ändringar som hänför sig till en åtstramning av villkoren för tillstånd är ett företags goda anseende, en utvidgning av kretsen av personer av vilka det krävs ett gott anseende samt en förlängning av den period under vilken det goda anseendet kontrolleras, skärpta krav på solvens och näringsförbud som ett ytterligare hinder för tillstånd. Det föreslås vidare att bilar och trafiktraktorer införs i en databas för trafiktillstånd för gods- och trafik och att den som beställer en yrkesmässig transport är skyldig att kontrollera att transportören har trafiktillstånd. Tillsynen ska även effektiviseras med hjälp av ett riskvärderingssystem för företag. Dessutom föreslås det ändringar i vissa paragrafer som gäller myndigheternas behörighet.

Tillsyn och företag med högre risk

För att effektivisera tillsynen och förbättra förutsättningarna för att tillstånd återkallas vid rätt tidpunkt omfattar propositionen införande av ett riskvärderingssystem.

Bestämmelser om riskvärderingssystemet finns i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG om minimivillkor för genomförande av rådets förordningar (EEG) nr 3820/85 och (EEG) nr 3821/85 om sociallag-

stiftning på vägtransportområdet samt om upphävande av rådets direktiv 88/599/EEG, nedan kontrolldirektivet. Enligt artikel 9 i direktivet ska medlemsstaterna införa ett riskvärderingssystem för företag som ska grundas på det relativa antal överträdelser av förordningarna (EEG) nr 3820/85 eller (EEG) nr 3821/85 som begås av ett enskilt företag samt på hur allvarliga dessa överträdelser är. Företag med en hög riskvärdering ska enligt artikeln kontrolleras oftare och mer ingående. I Finland har direktivet genomförts genom 7 b § i förordningen om användning av fordon på väg (1257/1992). I paragrafen bestäms det att polisen och arbetarskyddsförvaltningen sköter kontrollerna. Det finns inte några bestämmelser om riskvärderingen, utan Polistyrelsen och social- och hälsovårdsministeriets arbetarskyddsförvaltning har genom sina interna anvisningar kommit överens om hur man anmäler överträdelser till arbetarskyddsförvaltningen, som utifrån dem beslutar om eventuella företagskontroller.

I EU:s förordning om trafikidkare hänvisas det till det ovannämnda riskvärderingssystemet, och det bestäms att medlemsstaterna ska utvidga systemet så att det gäller alla överträdelser som avses i artikel 6 i förordningen. I artikeln finns bestämmelser om villkoren rörande kravet på gott anseende. Eftersom riskvärderingssystemet i Finland, som nämns ovan, endast är en anvisning gällande effektiviseringen av tillsynen som inte har någon omedelbar effekt t.ex. på återkallandet av tillstånd, föreslås det att närmare bestämmelser om detta tas in i lag.

I propositionen föreslås det att den tillståndsmyndighet som beviljar tillstånd, dvs. den behöriga närings-, trafik- och miljöcentral som beviljat tillståndet och i landskapet Åland Statens ämbetsverk på Åland, ska ha rätt att av olika myndigheter få de nödvändiga upplysningar som de begär om sådana omständigheter som kan visa att förutsättningarna för beviljande av trafiktillstånd i 8 § inte längre uppfylls. Tillståndsmyndigheterna ska ha rätt att få upplysningar trots sekretessbestämmelserna. Målet är att stoppa den grå ekonomin med de metoder som tillståndsplikten inom näringen möjliggör. Upplysningarna kunde gälla uppgifter som hänför sig till kravet på gott anseende, men även

förseelser som hänför sig till skattebetalning och skatterester samt försummelse att betala socialskyddsavgifter. Tillståndsmyndigheterna ska även ha rätt att få inspektions- och revisionsberättelser från skatterevisorer och arbetarskyddsinspektioner i företag i branschen. För tillfället får tillståndsmyndigheterna information av polisen främst om vägtrafikförseelser samt av arbetarskyddsförvaltningen om körtidsförseelser och förseelser som har samband med anställningar. Andra uppgifter får de i regel inte.

Utifrån de upplysningar som erhålls och annan information som står till buds fullgör den tillståndsmyndighet som har beviljat tillståndet sin skyldighet att utföra kontroller enligt artikel 12 i EU:s förordning om trafikidkare. Tillståndsmyndigheten ska en gång per år utreda om tillståndshavarna fortfarande uppfyller alla förutsättningar för beviljande av tillstånd i 8 §. På basis av informationen från kontrollerna klassificerar tillståndsmyndigheten sådana trafikidkare som har dömts till straff eller andra påföljder i den utsträckning som anges i 9 eller 9 a § som företag med högre risk. Som företag med högre risk ska även betraktas en tillståndshavare vars trafikansvarige, verkställande direktör eller ansvariga bolagsmän har dömts till straff eller andra påföljder i den utsträckning som avses i 9 §. Som företag med högre risk ska således betraktas företag vars goda anseende måste bedömas närmare.

Om tillståndshavaren har meddelats näringsförbud eller har försatts i konkurs, inleder tillståndsmyndigheten utan dröjsmål ett förfarande för att återkalla tillståndet. Samma gäller i situationer där överträdelsen i övrigt är sådan att åtgärder som är lindrigare än ett återkallande av tillstånd inte kommer på fråga.

I andra fall kan tillståndsmyndigheten fortsätta förfarandet genom att genomföra företagskontroller i företag med högre risk. Tillståndsmyndigheten kunde genomföra kontrollen i samarbete med en annan behörig kontrollmyndighet, om föremålet för kontrollen hör till kontrollmyndighetens uppgifter. Tillståndsmyndigheten kunde även vid behov begära handräckning av en annan kontrollmyndighet.

Företag med högre risk kontrolleras oftare och mer ingående än andra företag. Målet med kontrollerna är att utreda om det i tillståndshavarens verksamhet finns brister eller problem som inverkar på tillståndets varaktighet, men som inte tidigare har kommit till myndigheternas kännedom. Tillståndshavaren ska i princip inte underrättas om kontrollerna på förhand. Kontrollmyndigheten föreslås få tillträde till lokaler och områden på driftsstället hos innehavaren av ett trafiktillstånd, till fordon som används i yrkesmässig trafik samt till depån för att kunna genomföra kontrollen. Kontrollrätten sträcker sig emellertid inte till objekt som omfattas av hemfriden, dvs. de lokaler som används för permanent boende. Vid kontrollerna ska bestämmelserna i 39 § i förvaltningslagen (434/2003) tillämpas. Således ska det över kontrollen upprättas en inspektionsberättelse.

Efter kontrollen ska tillståndsmyndigheten omedelbart inleda ett förfarande som kan leda till ett tidsbundet eller slutligt återkallande av trafiktillståndet eller en kopia av tillståndet, till en varning eller i lindringare fall till avhjälpan av en brist med tillämpning av artikel 13 i EU:s förordning om trafikidkare och lagens 20 och 21 a §. Om förfarandet leder till återkallande av trafiktillståndet, upphör företaget att vara ett företag med högre risk.

När det inte blir några påföljder överhuvudtaget i fråga om tillståndet eller när de är lindrigare än ett slutligt återkallande, är tillståndsmyndigheten skyldig att förnya företagskontrollen, t.ex. efter det att två år förflutit från den första kontrollen. På detta sätt uppfylls EU-rättens krav på att företag med högre risk ska kontrolleras oftare än andra företag. Målet är att hotet om kontroll ska påverka företagets verksamhet och få dem att åtgärda sina tillvägagångssätt. Kontrollerna fortsätter tills nya överträdelser inte längre förekommer eller tills överträdelserna till sin betydelse är ringa. I detta skede upphör trafikidkaren att vara ett företag med högre risk.

Näringsförbud

För att förhindra olämplig och skadlig affärsverksamhet och för att upprätthålla förtroendet för affärsverksamheten kan närings-

förbud meddelas på det sätt som anges i lagen om näringsförbud (1059/1985). En person kan meddelas näringsförbud, om han eller hon i sin affärsverksamhet väsentligt har försummat de lagstadgade skyldigheter som hör till affärsverksamheten, eller om han eller hon i sin affärsverksamhet har gjort sig skyldig till sådant brottsligt förfarande som inte kan anses vara ringa. I vartdera fallet förutsätts det dessutom att hans eller hennes verksamhet som helhet betraktad bör anses vara skadlig för gäldenärer, avtalsparter, den offentliga ekonomin eller en sund och fungerande ekonomisk konkurrens.

Näringsförbudet är ett slags säkerhetsåtgärd, som strävar till att förhindra att personer som bedriver en osund affärsverksamhet är verksamma i företagslivet. Näringsförbud kan meddelas för minst tre och högst sju år. Näringsförbud meddelas av allmän domstol på yrkande av åklagaren. Polisen övervakar att näringsförbudet iakttas.

Detaljerade bestämmelser om näringsförbudets innehåll finns i 4 § i lagen om näringsförbud. Förenklat kan man konstatera att en person som meddelats näringsförbud inte får bedriva affärsverksamhet.

Om en person är misstänkt eller åtalad för brott som begåtts vid drivande av rörelse och det kan anses sannolikt att näringsförbud kommer att meddelas, kan domstolen på yrkande av åklagaren meddela personen i fråga tillfälligt näringsförbud, om det behövs för att förhindra rörelse som ska anses skadlig.

I propositionen föreslås det att trafiktillstånd inte ska kunna beviljas en person som meddelats näringsförbud eller tillfälligt näringsförbud. En person som har meddelats näringsförbud ska inte kunna godkännas som trafikansvarig. Trafiktillståndet och kopiorna av tillståndet ska återkallas, om tillståndshavaren meddelas näringsförbud. Tillståndet och dess kopior ska också återkallas, om tillståndshavaren vid bedrivande av trafik har tillåtit en person som meddelats näringsförbud att själv eller genom mellanhänder handla i strid med förbudet i 4 eller 11 § i lagen om näringsförbud. Tillståndet ska också återkallas på dessa grunder om tillståndshavaren låter den trafikansvarige fortsätta sin verksamhet trots näringsförbudet eller det tillfälliga näringsförbudet. För att undvika att till-

ståndet återkallas bör tillståndshavaren utan dröjsmål underrätta tillståndsmyndigheten om näringsförbudet för att myndigheten i enlighet med artikel 13 i EU:s förordning om trafikidkare ska kunna uppställa en tidsfrist på högst sex månader för tillståndshavaren för att föreslå en ny person som trafikansvarig.

Företagets goda anseende och en utvidgning av kretsen av personer som omfattas av kravet på ett gott anseende

I gällande direktiv om rätt att yrkesmässigt bedriva transporter och godstransportlag förutsätts att tillståndshavaren har ett gott anseende. Om tillståndshavaren är en juridisk person, krävs gott anseende endast av företagets trafikansvarige.

I artikel 6.1 i EU:s förordning om trafikidkare förutsätts att medlemsstaterna även fastställer de villkor som ett företag ska uppfylla för att uppfylla kravet på gott anseende. Detta förutsätter att åtminstone samfundsböter ska beaktas när tillstånd beviljas och tillståndets giltighet avgörs. Enligt nämnda punkt i förordningen kan man dessutom uttryckligen, när man avgör om ett företag har ett gott anseende, beakta fällande domar och sanktioner mot eller överträdelser av andra eventuella berörda personer på ett sätt som medlemsstaten fastställer.

En olägenhet i bekämpningen av den grå ekonomin kan anses vara det faktum att bolagets goda anseende kvarstår bara genom att bolaget byter ut den trafikansvarige, fastän andra personer i central ställning i bolaget har dömts för t.ex. ekonomiska brott. Också sådana fall där ett företag gått i konkurs och samma personer fortsätter med den tidigare verksamheten i ett nytt bolag som de grundat i samma bransch är ett problem.

I propositionen föreslås det att kretsen av personer som omfattas av kravet på ett gott anseende utvidgas i godstransportlagen så att kretsen även omfattar verkställande direktören, bolagsmännen i ett öppet bolag och de ansvariga bolagsmännen i ett kommanditbolag. Bestämmelser av samma typ finns enligt vad som anges ovan i punkt 2.2 även i många andra medlemsstater.

Förlängning av den period då villkoren för gott anseende kontrolleras

Enligt 8 § i godstransportlagen är en av förutsättningarna för att trafiktillstånd ska beviljas att tillståndshavaren eller den trafikansvarige inte under det senaste året minst tre gånger har dömts till bötesstraff för brott mot bestämmelser om yrkesansvar. Det finns inga EU-bestämmelser om den tid under vilken villkoren kontrolleras. En period på ett år är med tanke på en myndighets verksamhet en kort tid, och därför har upprepade överträdelser i dagens läge knappt alls lett till att tillstånd återkallas och sällan ens till att varning ges. Genom att förlänga denna period kunde man lättare komma åt kontinuerliga överträdelser av bestämmelserna i författningarna. I lagen om taxitrafik (217/2007) uppfylls kravet på gott anseende om tillståndshavaren har färre än tre överträdelser på två år. Samma tidsperiod föreslås nu i godstransportlagen, men antalet överträdelser föreslås bli fyra, för att tröskeln för att återkalla tillstånd ska bevaras ungefär oförändrad.

Kravet på solvens

I enlighet med det som föreslagits ovan sjunker det penningbelopp som krävs för lastbilar i fråga om de ekonomiska resurserna så att beloppet överensstämmer med EU:s förordning om trafikidkare. Kravet på ekonomiska resurser uppfylls enligt artikel 7.1 i EU:s förordning om trafikidkare endast om ett företag fortlöpande har kunnat uppfylla sina finansiella skyldigheter under räkenskapsåret. Motsvarande bestämmelse ingår i 13 § i lagen om kommersiell godstransport på väg, som utfärdats med stöd av gällande direktiv och enligt vilken en innehavare av trafiktillstånd ska ha tillräckliga ekonomiska resurser att sköta trafiken på ett ändamålsenligt sätt.

Gällande bestämmelser har tolkats på olika sätt vid närings-, trafik- och miljöcentralerna, som är tillståndsmyndigheter. Vissa centraler har ansett att uppgifterna om skatteskulder alltid ska kontrolleras när tillstånd förnyas, andra centraler har inte fäst uppmärksamhet vid detta överhuvudtaget. I propositionen föreslås det att kravet på solvens förtydligas så

att sökanden inte får ha obetalda skatteskulder eller socialskyddsavgifter och inte heller andra skulder som med avseende på sökandens betalningsförmåga inte är ringa. Sökanden får inte heller ha skulder som har återbördats från utsökningen med ett medellöshetsintyg.

Anmälan av bil och trafiktraktor för användning i yrkesmässig trafik

I den förordning om tillståndspliktig gods- trafik på väg (346/1991) som upphävdes 1999 fanns en bestämmelse om att innehavaren av ett trafiktillstånd skriftligen skulle anmäla ett fordon som motsvarade trafiktillståndet till polisen. Anmälan hade betydelse vid trafiktillståndsövervakningen och den garanterade även att bilen är försäkrad med en dyrare försäkring för yrkestrafik i stället för att vara försäkrad med en försäkring som tecknats för privat bruk. Någon motsvarande bestämmelse togs inte mera in i den nya förordningen, eftersom den ansågs vara för byråkratisk.

Slopandet av bestämmelsen har lett till att bilar som används i yrkesmässig trafik anmäls för privat bruk när försäkringen för bilen tecknas. Detta snedvrider konkurrensen, eftersom den privata försäkringen är billigare. Eftersom det i den yrkesmässiga trafiken körs mera och det även händer fler olyckor och saksador, blir försäkringspremierna inte rätt fördelade. Försäkringsbolagen klarar inte av att övervaka hur bilarna används.

Det föreslås i propositionen att en bil eller trafiktraktor som används i tillståndspliktig trafik bör anmälas till fordonsregistret som ett fordon som används i yrkesmässig trafik. Detta är sådan information som redan nu i samband med registrering av fordon frågas med stöd av 16 § i statsrådets förordning om registrering av fordon (893/2007), och utifrån svaret görs en anteckning i registret. Det saknas dock en obligatorisk skyldighet att anmäla fordon i tillståndspliktig trafik.

Yrkesmässiga beställare bör ha delansvar för trafiktillstånd

I 3 § i lagen om beställarens utrednings- skyldighet och ansvar vid anlitande av utom-

stående arbetskraft (1233/2006), nedan be- ställaransvarslagen, uppställs utrednings- skyldighet för den som beställer arbete av en underleverantör eller för den som anlitar hyrd arbetskraft. Enligt 2 § i lagen tillämpas lagen bl.a. på beställare i vars arbetslokaler eller på vars arbetsställen i Finland arbetar sådana ar- betstagare vars arbetsuppgifter hänför sig till sådana transporter som anknyter till beställa- rens normala verksamhet. Det är inte fråga om transport utan även om annan företags- verksamhet som omfattar transporter. Lagen tillämpas alltså på transportföretag i samband med att underleverantörer eller hyrd arbets- kraft anlitas.

I denna proposition föreslås det för vissa personer som beställer godstransporter en skyldighet att kontrollera att det företag som de anlitar har trafiktillstånd. Skyldigheterna i beställaransvarslagen gäller de näringsidkare som är skyldiga att göra en grundanmälan enligt 3 § i handelsregisterlagen (129/1979). I propositionen föreslås en likadan avgräns- ning.

På motsvarande sätt uppställs för transpor- tören en skyldighet att visa upp tillståndet på samma sätt som det i 5 § i beställaransvarsla- gen har uppställts skyldigheter i fråga om de handlingar som avses i lagen. Avsikten är likväl att trafiktillståndet senare ska kunna kontrolleras av beställaren i det offentliga trafiktillståndsregistret.

Beställarens ansvar att kontrollera trafik- tillståndet minskar bl.a. mängden cabotage- transporter utan tillstånd. Trafikidkare som har erhållit gemenskapstillstånd i någon an- nan medlemsstat får genomföra interna gods- transporter i en annan medlemsstat, dvs. ca- botagetransporter, med stöd av artikel 8 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik. I artikeln begränsas antalet transporter till tre per vecka, och veckan börjar från det att den last som förts in i landet har lossats. Det ska för varje transport finnas bevis med den in- formation om godset som fastställts i förord- ningen och om dess avsändare och mottaga- re. Dessutom får ett fordon som anländer till landet utan last göra en cabotageresa i sam- band med transitttransport inom tre dagar från ankomsten till landet. En trafikidkare som kommer från ett tredjeland kan inte på ett lagligt sätt utföra cabotagetransporter i Fin-

land. Utredningsskyldigheten stöder tillsynen över utländska transportföretag.

4 Propositionens konsekvenser

4.1 Ekonomiska konsekvenser

Med propositionen syftar man till att bekämpa den grå ekonomin. Det finns inga tillförlitliga uppskattningar av förekomsten av grå ekonomi. Enligt en rapport till riksdagens revisionsutskott (Pekka Lith: Epäterve kilpailu liikenteessä - raportti harmaasta taloudesta maanteiden tavara- ja henkilökuljetuksissa, Helsingfors 8.1.2002) var värdet av den grå ekonomin år 2000 ca 180 miljoner euro, vilket motsvarar 4,6 % av hela avkastningen i branschen. Eftersom internationaliseringen i branschen efter detta har ökat och det kan antas att den grå ekonomin är möjlig i synnerhet i internationella transporter, som är svåra att övervaka, kan det anses vara sannolikt att förekomsten av grå ekonomi inom vägtransporter har ökat.

En minskning av den grå ekonomin i vägtransporterna ökar märkbart statens skatteinkomster och sanerar näringen i branschen. I den grå ekonomin får oärliga företagare konkurrensfördelar i jämförelse med ärliga företagare, och detta leder till att den grå ekonomin sprider sig snabbare.

4.2 Konsekvenser för myndigheterna

Propositionen har konsekvenser för tillståndsmyndigheterna, dvs. närings-, trafik- och miljöcentralerna och Statens ämbetsverk på Åland. I huvudsak föranleds konsekvenserna dock av EU:s förordning om trafikidkare, som gör villkoren för trafiktillstånd mångsidigare samt ökar och preciserar bestämmelserna om tillsyn över trafiken. Andra förändringar i tillståndsmyndigheternas verksamhet än sådana som direkt beror på nämnda förordning är att kravet på gott anseende utsträcks till att gälla företagets verkställande direktör och ansvariga bolagsmän i personbolag, att kravet på solvens skärps och preciseras i fråga om obetalda skatteskulder och socialskyddsavgifter samt andra skulder som indrivs genom utsökning samt att näringsförbud blir ett hinder för tillstånd. I kravet på

gott anseende ingår dessutom i viss mån nationella val, vilket även gäller frågan hur ofta s.k. företag med högre risk ska kontrolleras. I vartdera fallet ingår de huvudsakliga kraven dock i EU-förordningen.

Vid beredningen av propositionen har man utrett om det är möjligt att ändra lagen om Enheten för utredning av grå ekonomi (1207/2010) så att enheten kunde utarbeta fullgöranderapporter om tillståndshavare och sökanden. Detta förutsätter att 6 § i nämnda lag kompletteras så att Enheten för utredning av grå ekonomi kunde utarbeta fullgöranderapporter för beviljande och återkallande av trafiktillstånd. Enheten för utredning av grå ekonomi beskriver i fullgöranderapporten en organisations eller organisationsanknuten persons verksamhet och ekonomi samt hur organisationen eller den organisationsanknutna personen fullgör sina skyldigheter i anknytning till skatter, lagstadgade pensionsförsäkrings-, olycksfallsförsäkrings- eller arbetslöshetsförsäkringsavgifter och avgifter som tullen tar ut. Lagen har trätt i kraft vid ingången av 2011. Bestämmelserna om fullgöranderapporter tillämpas dock från den 1 juli 2011.

Utifrån nuvarande uppgifter kunde Enheten för utredning av grå ekonomi med relativt små resurser varje år lämna redogörelser på basis av vilka de behöriga närings-, trafik- och miljöcentralerna kunde rikta de kontroller som avses i artikel 12 i EU:s förordning om trafikidkare till företag med högre risk. Detta minskar i avsevärd utsträckning det extra arbete som föranleds av EU:s förordning om trafikidkare och föreslagna ändringar.

Avsikten är att lagen om Enheten för utredning av grå ekonomi ändras under 2012. Ändringarna kunde träda i kraft i slutet av 2012. Eftersom en ändring är förestående och eftersom det är ändamålsenligare att bedöma en utvidgad tillämpning av lagen när man har erfarenhet av utarbetandet av fullgöranderapporter, föreslås det inte i detta sammanhang att lagen om Enheten för utredning av grå ekonomi ändras. Det som också talar för ett uppskov är att de behöriga närings-, trafik- och miljöcentralerna för första gången i omfattande utsträckning ska utreda tillståndshavarnas verksamhet i praktiken tidigast i december 2012.

4.3 Konsekvenser för miljön och samhälleliga konsekvenser

Propositionen har inte några konsekvenser för miljön och de samhälleliga konsekvenserna hänför sig närmast till transportekonomin, som har behandlats i punkt 4.1.

5 Beredningen av propositionen

Propositionen har beretts vid kommunikationsministeriet. Beredningen inleddes med utarbetandet av ett utkast till proposition, i vilket ingick både godstransportlagen och kollektivtrafiklagen (869/2009). Kommunikationsministeriet ordnade mellan november 2010 och januari 2011 tre expertmöten om den grå ekonomin i vägtransportbranschen. I mötena deltog organisationer i transportbranschen samt tillsynsmyndigheter och myndigheter i trafikbranschen. Förslagen till bekämpande av den grå ekonomin har behandlats vid dessa möten. Vid beredningen har man beaktat riksdagens revisionsutskotts utredningar och utlåtande.

Utlåtande om förslaget till proposition har begärts av justitieministeriet, inrikesministeriets polisavdelning, finansministeriet, social- och hälsovårdsministeriets arbetarskyddsavdelning, Enheten för utredning av grå ekonomi, Trafiksäkerhetsverket, närings-, trafik- och miljöcentraler som är behöriga i trafik- och tillståndssärenden, Auto- ja kuljetusalan työntekijäliitto AKT, Autoliikenteen Työntajaliitto, Finlands näringsliv, Trafikförsäkrings-

centralen, Linja-autoliitto, Logistiikkayritysten liitto, Finlands lokaltrafikförbund, Finlands speditörförbund samt Finlands Transport och Logistik SKAL.

I utlåtandena fanns många förslag, som har beaktats i den fortsatta beredningen av propositionen. På grund av den negativa responsen i utlåtandena kommer det inte att föreslås att kravet på gott anseende utsträcks till att gälla personer i beslutsfattande ställning i ett företag. Bestämmelsen om yrkeskunnande har kompletterats i fråga om Trafiksäkerhetsverkets uppgifter. Bestämmelserna om återkallande av trafiktillstånd har preciserats och kompletterats. I paragrafen om företagskontroller har det gjorts många preciseringar och ändringar. Till propositionen har fogats de ändringar som gjorts i paragraferna om straffbestämmelser och rätt att få registeruppgifter och andra kontrolluppgifter. Till propositionen har också fogats ett avsnitt om myndigheternas behörighet.

6 Samband med andra propositioner

Vid kommunikationsministeriet har man även berett regeringens proposition om trafiktillstånds- och avtalsregister för vägtrafiken och utlämnande av uppgifter. I den propositionen föreslås sådana bestämmelser om databaser som är centrala för genomförandet av denna proposition. Propositionerna är inte beroende av varandra, utan de kan sättas i kraft vid olika tidpunkter.

DETALJMOTIVERING

1 Lagförslag

1 §. Lagens tillämpningsområde. Det föreslås att lagens tillämpningsområde utvidgas att gälla sådana beställningar av transport som avses i denna lag, eftersom det föreslås bestämmelser i lagen om beställarens och transportörens ansvar att se till att transporter inte utförs utan trafiktillstånd.

2 §. Definitioner. I paragrafen föreslås det att namnen på EU:s rättsakter ändras så att de motsvarar namnen på de nya förordningarna. Trafiktillstånd tas in som ny definition, eftersom detta förenklar framtida bestämmelser. Till paragrafen fogas också en ny definition på beställare för genomförandet av beställaransvaret. Definitionen på beställare är densamma som definitionen på beställare i 3 § i beställaransvarslagen. Definitionen av inrikes trafiktillstånd preciseras och den nya definitionen av cabotagetransporter är densamma som i artikel 2 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik.

3 §. Behöriga tillstånds- och tillsynsmyndigheter. Paragrafens 1 och 2 mom. är till sitt innehåll oförändrade. I det nya 3 mom. finns bestämmelser om de behöriga myndigheterna för att förpliktelsen i artikel 10 i EU:s förordning om trafikidkare ska uppfyllas. Enligt bestämmelsen ska varje medlemsstat utse en eller flera behöriga myndigheter för att säkerställa att förordningen genomförs på rätt sätt.

En behörig myndighet ska ha befogenheter att granska de ansökningar som lämnas in av företagen, att utfärda tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik och att tillfälligt dra in eller återkalla dessa tillstånd, att förklara en fysisk person olämplig att i egenskap av trafikansvarig leda transportverksamheten i ett företag samt att utföra de kontroller som krävs för att fastställa att ett företag uppfyller kraven i artikel 3. De behöriga närings-, trafik- och miljöcentralerna och i landskapet Åland Statens ämbetsverk på Åland svarar för dessa uppgifter. I kontrollerna ska även polisen, arbetarskyddsförvaltningen, skatteförvaltningen och tullverket kunna delta med stöd av be-

fogenheter som fastställts för dem i någon annan lag. Tillstånds- och tillsynsmyndigheten ska också kunna få handräckning av dem vid kontrollerna.

Enligt artikel 18 i EU:s förordning om trafikidkare ska medlemsstaterna utse en nationell kontaktpunkt med ansvar för utbytet av information med övriga medlemsstater när det gäller tillämpningen av förordningen. Medlemsstaterna ska meddela den nationella kontaktpunktens namn och adress senast den 4 december 2011. Det föreslås att Trafiksäkerhetsverket blir nationell kontaktpunkt, eftersom verket har tidigare erfarenhet av och kompetens för skötseln av motsvarande uppgifter.

4 §. Myndighet som begär förfarande för skyddsåtgärder vid cabotagetransporter. I artikel 8 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik tillåts för den som innehar gemenskapstillstånd en begränsad rätt att utföra cabotagetransporter. I artikel 10 i samma förordning finns det bestämmelser om ett förfarande för den händelse att det uppstår allvarliga störningar på den nationella transportmarknaden på grund av, eller förvärrade av, cabotagetransporter. Enligt artikeln kan en medlemsstat hos kommissionen anhålla om tillstånd att under en viss tid inte tillämpa den bestämmelse som tillåter cabotagetransporter. De övriga medlemsstaterna kan föra kommissionens beslut till rådet för att avgöras där.

Det föreslås i propositionen att kommunikationsministeriet ska få befogenhet att hos kommissionen anhålla om begränsande åtgärder och att besluta om nödvändiga tillfälliga motsvarande begränsande åtgärder i fråga om trafikidkarna i Finland. Man kan anhålla om att begränsningen ska gälla t.ex. ett bestämt område, bestämda transporter eller bestämda fordon. Principen om icke-diskriminering på den gemensamma marknaden förutsätter att verksamheten för trafikidkare från andra medlemsstater inte förhindras mer än vad som är nödvändigt för att anhängan om begränsande åtgärder ska kunna genomföras och detta kan kräva vissa åtgär-

der som inte enbart gäller trafikidkare från andra medlemsstater utan även egna transportföretag. Det är svårt att förutspå exakt vilka dessa åtgärder kunde vara. Det som kan komma på fråga är t.ex. en handling som hänför sig till tillsynen över transporterna eller andra liknande åtgärder. Ministeriets beslutanderätt ska begränsas så att den gäller frågor som inte behöver regleras genom lag. Således kan man inte ingripa i den näringsfrihet som garanteras i grundlagen.

5 a §. Beställarens utredningsskyldighet. I lagen tas in en ny paragraf, i vilken det föreslås bestämmelser om skyldighet för den som beställer yrkesmässig transport att utreda att transportföretaget har ett giltigt trafiktillstånd. Syftet med kravet är särskilt att ingripa i olagliga cabotagetransporter och den grå ekonomin. Syftet är att öka beställarnas och förmedlarnas ansvar för att se till att transportörerna har de tillstånd som behövs.

Definitionen på beställare har fogats till 2 §. För att ansvar ska uppkomma förutsätts det att beställaren har tillräcklig vetskap om tillståndet. Ett sätt att kontrollera att tillstånd finns är att begära att få se tillståndet. Därför föreslås det att till 29 § fogas en bestämmelse om att transportören ska vara skyldig att visa sitt giltiga tillstånd. Uppgifterna ska inhämtas innan beställaren ingår avtal om tillståndspliktig godstransport. Om beställaren trots allt inhämtar uppgifterna senare, anses utredningsskyldigheten ha blivit försummad om inte avtalet innehåller en hävningsklausul för den eventualiteten att beställaren inte skulle ha ingått avtalet på basis av uppgifterna. Om det upprättas en offentlig databas över gällande trafiktillstånd, såsom det planeras, är beställarens ansvar lättare att införa.

Syftet med skyldigheten att utreda om tillstånd finns är att beställaren utreder om den trafikidkare som utför tillståndspliktiga godstransporter har ett giltigt trafiktillstånd. Det finns ett flertal situationer där transport inte kräver trafiktillstånd enligt 7 §. I dessa fall har en beställare i god tro rätt att lita på transportörens påstående att transporten inte kräver trafiktillstånd. Det är ofta svårt att definiera vad som räknas som tillståndspliktig trafik, och därför vill man inte i för stor utsträckning utvidga beställarens ansvar. Beställare som på grund av sin verksamhet vetat

eller borde ha vetat att det inte är fråga om trafik som är befriad från kravet på trafiktillstånd med stöd av 7 §, kan inte åberopa godtrosskyddet. Beställare av detta slag är främst näringsidkare som yrkesmässigt organiserar godstransporter, och som redan på grund av sina uppgifter kan antas känna till bestämmelserna om trafiktillstånd, t.ex. personer som yrkesmässigt förmedlar transporter.

Med tanke på lagens syften är det onödigt att utredningsskyldigheten ska utsträckas till att gälla situationer där beställaren har grundad anledning att lita på att avtalsparten uppfyller sina lagstadgade skyldigheter. Sådana omständigheter som ökar förtroendet är att verksamheten är etablerad eller tidigare erfarenheter av avtalsverksamhet mellan parterna. Utredningar och uppgifter ska dock alltid inhämtas om beställaren har skäl att misstänka att avtalsparten inte ämnar fullgöra sina skyldigheter. Vetskap om att bolaget har bytt ägare och att den nya ägarens arbetsmetoder är okända kan också vara sådana skäl. Utifrån beställaransvarslagen har tre år fastställts som minimigräns för etablerad verksamhet. Bedrivande av affärsverksamhet innebär att företaget faktiskt har bedrivit verksamhet i minst tre år. Exempelvis ett s.k. skrivbordsföretag uppfyller inte detta kriterium. Det är däremot svårt att räknat i år exakt ange när ett avtalsförhållande är etablerat. I enlighet med motiveringen till 5 § i beställaransvarslagen krävs det inte av etablerade avtalsförhållanden mellan beställaren och transportören att de pågår i tre år. Ett avtalsförhållande kan anses vara etablerat redan efter ca två år, om det under denna tid mellan beställaren och avtalsparten även i praktiken har ingåtts sådana avtal som avses i denna lag.

6 §. Trafiktillstånd. Det direktiv som det hänvisas till i 3 mom. upphävs när EU:s förordning om tillstånd för godstrafik träder i kraft. Motsvarande bestämmelse om trafik som ska befrias från tillstånd finns i artikel 1.5 i förordningen. Hänvisningen i momentet korrigeras på motsvarande sätt och till landsförteckningen fogas Schweiz, som Europeiska unionen har ingått ett avtal med i fråga om transporter på järnväg och väg (EGT L 114, 30.4.2002), och med stöd av vilket EU-bestämmelserna iakttas vid vägtransporter

mellan Schweiz och EU, med undantag för de bestämmelser som tillåter cabotagetransporter.

6 a §. Tillfällig trafik. I artikel 8 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik har cabotagetransporterna begränsats till tre transporter per vecka räknat från lossningen av last som transporterats internationellt. I artikeln finns emellertid inte någon definition på transport. När man i Finland den 14 augusti 2009 i den nya 6 a § i godstransportlagen på förhand tog i bruk den begränsning som avses i förordningen fastställde man samtidigt att en transport betyder att lasten lossas en gång. Definitionen har vid den praktiska övervakningen varit tydlig och lätt att förstå för alla parter. Det föreslås att definitionen ska vara oförändrad i paragrafen.

Dessutom ska det närmare föreskrivas vad ordet tillfällig avser i definitionen på cabotagetransport i artikel 2.6 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik. En exakt definition behövs när transporter beställs och för kontrollen av cabotagetransporter. Det föreslås i propositionen att en transport inte får grunda sig på ett avtal som gäller tills vidare och att fordonet under en period på tre månader inte får ha utfört fler än tio transporter.

I de inkomna utlåtandena föreslog man att det för cabotagetransporter ska krävas separata skriftliga intyg med uppgifter om den internationella transport som kommit in i landet och inresestämplar samt alla cabotagetransporter. Kravet på ett sådant intyg strider mot bestämmelserna i artikel 8.4 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik, eftersom inga ytterligare handlingar ska krävas som bevis för att de villkor som fastställs i artikeln har uppfyllts än de handlingar som nämns i artikeln. Således föreslås det inte i propositionen något separat skriftligt intyg för cabotagetransporter.

7 §. Kommersiell trafik som är befriad från tillståndsplikt. I paragrafen räknas upp de transporter som är befriade från tillståndsplikten. Artikel 1.5 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik tillåter medlemsstaterna att lämna sådan nationell trafik utanför förordningens tillämpningsområde som endast har ringa konsekvenser för transportmarknaden. Det kan anses att undantagen i paragrafen omfattas av denna formulering. Sakinnehållet i paragrafen är i huvudsak oförändrat. I 10 punkten, som gäller posttransport, görs en ändring av formuleringen i enlighet med den nya postlagen (451/2011) och till undantagen fogas som en precisering inte bara posttransport utan även utdelning. Ett omnämnande av postutdelning i paragrafen motsvarar den tolkning av lagen som i praktiken redan görs.

4 kap Beviljande och återkallande av trafik tillstånd. Rubriken ändras till "Beviljande och återkallande av trafik tillstånd", som bättre än den nuvarande rubriken "Förutsättningar för beviljande av tillstånd för bedrivande av trafik" beskriver innehållet i kapitlet, eftersom det i huvudsak föreskrivs om förutsättningarna för beviljande av tillstånd i EU:s förordning om trafikidkare.

8 §. Förutsättningar för beviljande av trafik tillstånd. I lagens 8—12 § finns det bestämmelser om de krav som en sökande ska uppfylla för att få trafik tillstånd. Det föreslås att de bestämmelser i gällande paragraf som grundar sig på direktivet ändras så att det i paragrafen bestäms om de förutsättningar för tillstånd som inte grundar sig på EU:s förordning om trafikidkare. I övrigt hänvisas det endast till motsvarande punkter i förordningen.

Enligt artikel 3 i EU:s förordning om trafikidkare ska trafikidkare ha ett gott anseende, tillräckliga ekonomiska resurser, erforderligt yrkeskunnande samt ett faktiskt och fast driftsställe i en medlemsstat. Enligt artikel 3.2 får medlemsstaterna besluta att införa ytterligare krav, vilka ska vara proportionerliga och icke-diskriminerande. I artikel 4 i förordningen föreskrivs om trafikansvariga. De krav som nämns i artikel 3 i förordningen har preciserats i artiklarna 5—9. Kravet på gott anseende förutsätter nationellt genomförande; de nödvändiga bestämmelserna finns i 9 och 9 a §. I 10—12 § ska det föreskrivas om de ytterligare krav som förordningen medger och som tillämpas på yrkeskunnandet.

Av en sökande ska det fortfarande krävas rättshandlingsförmåga, men kravet är nu formulerat på ett nytt sätt så att även bestämmelserna i lagen om förmyndarverksamhet beaktas. För att få tillstånd ska sökanden ha uppnått myndighetsåldern och hans eller hennes handlingsbehörighet får

inte ha begränsats med stöd av lagen om förmyndarverksamhet. I 3 punkten ska det också uttryckligen föreskrivas att tillstånd inte kan beviljas en person som är försatt i konkurs.

Som ett nytt krav föreslås det att näringsförbud beaktas som ett hinder för tillstånd och som en grund för att återkalla tillstånd. Nytt är också kravet att företagets verkställande direktör och ett öppet bolags bolagsmän och ett kommanditbolags ansvariga bolagsmän uppfyller kravet på gott anseende.

Även kravet på sökandens betalningsförmåga är nytt. Enligt kravet får ett företag inte ha obetalda skatteskulder eller socialskyddsavgifter och inte heller andra skulder som indrivs genom utsökning och som med avseende på sökandens betalningsförmåga inte är ringa. Ett hinder för tillstånd är också att skulder har återbördats från utsökningen med ett medellöshetsintyg, utom när sökanden efter återbördandet av skulderna har fått nya tillgångar.

Paragrafens ordalydelse motsvarar den föreslagna nya 19 § i kollektivtrafiklagen.

9 §. Gott anseende hos trafikansvariga och fysiska personer som är sökande. Till paragrafen ska det fogas hänvisningar till artikel 6 i EU:s förordning om trafikidkare. I paragrafen föreskrivs det om trafikansvarigas och andra fysiska personers goda anseende. Rubriken för paragrafen ändras.

I paragrafen hänvisas det till artikel 6 i EU:s förordning om trafikidkare. I artikeln föreskrivs det om förutsättningarna för gott anseende hos ett företag och företagets trafikansvarige. Enligt definitionen på trafikansvarig i artikel 2 i förordningen avses med trafikansvarig en fysisk person som är anställd av ett företag eller, om företaget självt är en fysisk person, denna eller, i förekommande fall, en annan fysisk person som företaget utser enligt avtal, och som faktiskt och fortlöpande leder företagets transportverksamhet. Enligt artikel 4.2 kan ett företag och även en fysisk person tillåtas att använda en annan person som trafikansvarig enligt avtal när den fysiska personen inte själv uppfyller kravet på yrkeskunnande enligt förordningen. I synnerhet för bekämpandet av den grå ekonomin är det viktigt att både den trafikansva-

rige och tillståndshavaren uppfyller kravet på gott anseende i en dylik specialsituation.

I artikel 6.1 i förordningen finns det bestämmelser om de överträdelser av bestämmelserna i nationell lagstiftning som kan leda till förlust av det goda anseendet. Till uppräknningen i 2 mom. 2 punkten i paragrafen har det fogats bestämmelser om beskattningen, som inte ingår i gällande lag. Ny är även bestämmelsen i 2 mom. 3 punkten, där man på samma sätt som i förordningen föreskriver att även andra påföljder än fängelsestraff och dagsböter bör beaktas. Till dessa påföljder hör bl.a. körförbud och ordningsbot. I den nya 2 mom. 4 punkten ska det föreskrivas om situationer då en person har ådragit sig påföljder enligt både 2 och 3 punkten minst fyra gånger.

Vid bedömningen ska det dessutom ytterligare beaktas om de gärningar som nämns i 1—4 punkten visar att en person är uppenbart olämplig att bedriva tillståndspliktig godstrafik. I 2 mom. räknas upp de gärningar som ska beaktas när man bedömer, om en person är "uppenbart olämplig" att bedriva yrkesmässig trafik. Uppräkningen är densamma som den som föreslås i 20 § i regeringens proposition med förslag till ändring av kollektivtrafiklagen. Den uppräkning av de allvarligaste överträdelserna som nämns i 5 punkten ska beaktas med stöd av artikel 6.2 a i EU:s förordning om trafikidkare.

I nämnda artikel 6.2 bestäms om myndighetens förfarande när den trafikansvarige eller transportföretaget i en eller flera medlemsstater har ådragit sig sanktioner för överträdelse av gemenskapsreglerna. När den behöriga myndigheten har fått kännedom om överträdelser ska den avgöra om kravet på gott anseende fortfarande uppfylls. Om myndigheten anser att kravet uppfylls, ska ett motiverat beslut fattas i ärendet och skälen ska noteras i det nationella registret.

9 a §. Juridiska personers goda anseende. Enligt förslaget ska en ny 9 a § fogas till lagen. I den nya paragrafen ska det föreskrivas om ett företags goda anseende. Kravet är nytt och det grundar sig på artikel 6.1 i EU:s förordning om trafikidkare. Enligt artikeln ska både ett företag och dess trafikansvarige uppfylla kravet på gott anseende. När det bedöms om ett företag har uppfyllt kravet på

gott anseende ska en samfundsbot ses som en betydelsefull påföljd som direkt riktar sig till företaget och som bedöms under en period på fem år. Ett företag ska inte heller anses ha uppfyllt kravet på gott anseende, om dess operativa ledning har förlorat sitt goda anseende. Den operativa ledningens goda anseende bedöms på samma grunder som den trafikansvariges goda anseende.

I paragrafen föreslås det dessutom att kravet på gott anseende också ska gälla ett företags verkställande direktör, ett öppet bolags bolagsmän och ett kommanditbolags ansvariga bolagsmän. Artikel 6.1 i förordningen tillåter en utvidgning av kretsen av personer som ska ha ett gott anseende. Syftet med ändringen är i synnerhet att minska möjligheterna för en person som är dömd för ekonomiska brott att fortsätta med trafik i ett annat bolag som han eller hon äger i de fall då näringsförbud inte har meddelats personen i fråga.

Utöver äventyrandet av det goda anseendet ska man dessutom beakta om de gärningar som orsakat detta leder till "uppenbar olämplighet" så som i 9 § 2 mom.

11 §. Examensprov. Det föreslås att 1 och 3 mom. ändras så att hänvisningarna till rättsakter motsvarar förordningen om trafikidkare. Dessutom föreslås det att en ny term "examensprov" tas i bruk. Termen hänvisar till den helhet som provet och kursen bildar, nämligen examensprovet. Därför föreslås rubriken för paragrafens bli ändrad.

Personer med ett giltigt inrikes trafiktillstånd ska befrias från det examensprov som krävs för erhållande av gemenskapstillstånd. Bestämmelser om detta finns i 3 mom. Samtidigt slopas momentets bestämmelse om möjligheten att höja examensprovet som obehövlig.

12 §. Intyg. Det föreslås att hänvisningarna till rättsakter ändras så att de motsvarar EU:s förordning om trafikidkare.

15 §. Trafikansvarig som avses i EU:s förordning om trafikidkare. Det föreslås att 1 mom. slopas och att rubriken för paragrafen ändras, eftersom slopandet av 1 mom. leder till att paragrafens förhållande till EU-förordningen annars blir oklar. Dessutom ändras 2 mom. så att dess ordalydelse motsvarar 2 § 1 mom. 14 punkten.

16 §. Att anlita en trafikansvarig som utsetts genom avtal. Paragrafen ändras så att den gäller anlitaandet av en trafikansvarig som utsetts genom avtal i stället för att den trafikansvarige byts ut. I lagen tas det således in en begränsning när det gäller att anlita en utomstående trafikansvarig. Artikel 4.2 i EU:s förordning om trafikidkare tillåter den nationella tillståndsmyndigheten att bevilja tillstånd att anlita en utomstående person som trafikansvarig. I artikel 4.2 c uppställs en begränsning för denna utomstående trafikansvarige att leda upp till fyra olika företag med en fordonspark på sammanlagt högst 50 fordon. På det nationella planet är det möjligt att ytterligare begränsa dessa antal enligt artikel 4.3.

I gällande 15 § förutsätts det att en person som har ett eget trafiktillstånd ska ha bestämmanderätt på basis av delägarskap eller aktieinnehav eller ska vara likställd med de andra delägarna i bolaget eller sammanslutningen innan han eller hon även kan vara trafikansvarig i nämnda bolag. Det sistnämnda villkoret om likställighet gäller i praktiken närmast dödsbon. Syftet med bestämmelsen är att förhindra en sådan konfliktsituation där en person med ett eget trafiktillstånd kan bestämma om transporterna i ett bolag som i huvudsak ägs av en annan person. Det är skäl att hålla i kraft samma princip även när det gäller att anställa en utomstående trafikansvarig, och därför begränsas antalet utomstående företag till ett.

En utomstående trafikansvarig gör transportföretagandets betydelse oklar genom att företagets viktigaste ansvarsområde flyttas ut från företaget. Behovet att anställa en utomstående kan emellertid i vissa undantagsfall, t.ex. i samband med ett ägarbyte, vara till nytta för alla företag oberoende av storlek. Därför föreslås det inte i propositionen att ovannämnda antal fordon begränsas ytterligare jämfört med vad som redan anges i förordningen.

17 §. Ansökan om trafiktillstånd. Det föreslås att paragrafen förtydligas genom att man talar om trafiktillstånd. Till paragrafen fogas Statens ämbetsverk på Åland som behörig myndighet. I övrigt finns det bestämmelser om ansökan om transporttillstånd i 3 §. De uppgifter som behövs för behandlingen av en

ansökan har sammanställts på ansökningsblanketten. Kravet på att ansökan ska vara skriftlig slopas som obehövligt på grund av 19 § i förvaltningslagen.

Genom att endast föreskriva om var sökanden lämnar in sin ansökan låter man närings-, trafik- och miljöcentralerna avgöra om de koncentrerar behandlingen av tillstånd till en eller några NTM-centraler.

18 §. Beviljande av tillstånd. Det föreslås att 1 mom. ändras så att dess ordalydelse motsvarar 2 § 1 mom. 14 punkten. Paragrafens 2 mom. upphävs som obehövligt. Bestämmelsen i momentet att ett inrikes trafik-tillstånd avser ett bestämt fordon har flyttats till 2 § 4 punkten.

20 §. Återkallande av trafik-tillstånd och en persons olämplighet för yrket. I 1 mom. bestäms om återkallande av trafik-tillståndet i sådana fall att tillståndshavaren begär att tillståndet återkallas eller när personen i fråga har meddelats näringsförbud eller tillfälligt näringsförbud. I paragrafen finns det även bestämmelser om återkallande av tillstånd i sådana situationer då tillståndshavaren vid bedrivande av trafik har tillåtit en person som meddelats näringsförbud att själv eller genom mellanhänder handla i strid med näringsförbudet eller det tillfälliga näringsförbudet. Bestämmelsen tillämpas även när en trafikansvarig handlar i strid med ett näringsförbud eller tillfälligt näringsförbud. På återkallande av trafik-tillstånd när tillståndshavaren inte längre uppfyller förutsättningarna för erhållande av tillstånd i 8 § 1 mom. tillämpas artikel 13 i EU:s förordning om trafikidkare, enligt vilken trafikidkaren också kan ges en tidsfrist för att åtgärda situationen.

I paragrafens nya 2 mom. föreskrivs om återkallande av ett trafik-tillstånd av orsaker som hänför sig till 8 § 2 mom. 2–4 punkterna och som inte ingår i EU:s förordning om trafikidkare. I situationer som dessa kunde ett alternativ vara att ge en varning i enlighet med 21 a §.

I det nya 3 mom. finns en hänvisningsbestämmelse till artikel 14 i EU:s förordning om trafikidkare. Enligt artikel 14 ska myndigheten förklara den trafikansvarige olämplig att leda ett företags transportverksamhet, om han eller hon förlorar sitt goda anseende i enlighet med artikel 6.

I det nya 4 mom. bestäms med anknytning till åtgärden i 3 mom. när en person som förlorat sitt goda anseende tidigast kan anses vara lämplig för yrket. En bestämmelse om återställande av en persons lämplighet föreslås i 21 a §.

Paragrafens ordalydelse motsvarar den föreslagna nya 31 § i kollektivtrafiklagen.

21 §. Temporärt återkallande av tillstånd för ett bestämt fordon eller kopia av gemenskapstillstånd. Det föreslås att det till paragrafen fogas ett nytt moment, enligt vilket den vars trafik-tillstånd eller kopia av tillståndet som medförs i bilen har blivit återkallade inte beviljas nya tillstånd eller kopior av tillstånd under den tid tidigare beviljade tillstånd eller kopior är återkallade. På detta sätt förhindrar man att beslutet om återkallande kringgås.

21 a §. Varning, rättelse av en försummelse och återställande av en persons lämplighet. Det föreslås att det till lagen fogas en ny 21 a § i enlighet med artikel 13 i EU:s förordning om trafikidkare. I den nya paragrafen ska det finnas bestämmelser om varning och om möjligheten att ge tillståndshavaren tillfälle att rätta en försummelse. Varning ska således vara möjlig i lindrigare fall i stället för att återkalla tillståndet.

I momentet föreskrivs det om sådana åtgärder för återupprättande enligt artikel 14.2 i EU:s förordning om trafikidkare som ska tillämpas när en person inte längre anses vara olämplig för yrket på det sätt som avses i förordningen. Vid en bedömning av en persons lämplighet ska man beakta, om det inom den utsatta tiden enligt 20 § 3 mom. har framkommit domar eller andra påföljder som avses i 9 § och på grund av vilka personen fortfarande inte kan anses ha gott anseende. I detta sammanhang ska man också bedöma om gärningarna visar att personen är uppenbart olämplig att bedriva tillståndspliktig godstrafik. Beståndsdelarna i bedömningen är således desamma som vid tillämpning av 9 §. Om personen fortfarande inte kan anses ha gott anseende, fastställer den behöriga tillståndsmyndigheten en ny tidsfrist enligt 20 § 3 mom.

Paragrafens ordalydelse motsvarar den föreslagna nya 35 § i kollektivtrafiklagen.

21 b §. Kontroll. Det föreslås att det till lagen fogas en ny 21 b §, där det föreskrivs om kontrollskyldigheten för de behöriga närings-, trafik- och miljöcentralerna och Statens ämbetsverk på Åland. I 1 mom. hänvisas det till artikel 12 i EU:s förordning om trafikidkare, som ålägger de behöriga myndigheterna att kontrollera om de trafikidkare som beviljats tillstånd fortlöpande uppfyller kraven i artikel 3 i förordningen.

Paragrafens ordalydelse motsvarar den föreslagna nya 30 a § i kollektivtrafiklagen med undantag av minimimängd kontroller enligt 2 mom.

21 c §. Företag med högre risk. Det föreslås att en ny 21 c § tas in i lagen, och att det i 1 mom. bestäms enligt vilka grunder en tillståndshavare betraktas som ett företag med högre risk samt i 2 mom. när en tillståndshavare upphör att vara ett företag med högre risk. I EU:s förordning om trafikidkare ingår en förpliktelse att tillämpa ett riskvärderingssystem vad gäller kravet på gott anseende.

Paragrafens ordalydelse motsvarar den föreslagna nya 30 b § i kollektivtrafiklagen.

Som ett företag med högre risk betraktas en fysisk person, om han eller hon har begått åtminstone det antal brott eller förseelser som avses i 9 § 2 mom. och för vilka han eller hon dömts till fängelsestraff, böter eller andra påföljder, t.ex. ordningsböter eller körförbud åtminstone i den utsträckning som avses i paragrafen. Som ett företag med högre risk betraktas också en trafikidkare vars trafikansvarige har gjort sig skyldig till nämnda gärningar. Samma gäller en juridisk person som har dömts till samfundsbot eller vars verkställande direktörs eller ansvariga bologsmäns goda anseende har äventyrats i enlighet med 9 § 2 mom. Tillståndshavaren ska betraktas som ett företag med högre risk oberoende av om gärningarna visar att personen är uppenbart olämplig att bedriva tillståndspliktig godstrafik. En bedömning av en persons olämplighet görs i samband med det förfarande då trafiktillståndet återkallas eller varning ges.

Enligt 2 mom. upphör ett företag att vara ett företag med högre risk, om det eller personer som omfattas av kravet på ett företags goda anseende under det senaste kalenderåret inte har begått nya överträdelser eller om det

totala antalet överträdelser är mindre än vad som bestäms i 9 § 2 mom. och 9 a § 2 mom. Ett företag som har fått sitt trafiktillstånd återkallat betraktas inte heller längre som ett företag med högre risk.

21 d §. Kontroller i företag. I paragrafen föreskrivs det hur kontrollerna inriktas och vilket deras syfte är, vilket förfarande som iakttas vid kontrollerna och i vilka lokaler och på vilka områden kontrollerna kan genomföras. Enligt artikel 12 i EU:s förordning om trafikidkare ska medlemsstaterna genomföra kontroller i företag som är klassificerade som företag med högre risk. För detta ändamål ska medlemsstaterna utvidga det riskvärderingssystem som de infört enligt artikel 9 i kontrolldirektivet till att omfatta alla överträdelser som anges i artikel 6. Till och med den 31 december 2014 ska medlemsstaterna genomföra kontroller minst vart femte år för att säkerställa att företagen uppfyller alla krav i artikel 3. Medlemsstaterna ska ytterligare på uppmaning av kommissionen utföra enskilda kontroller.

Paragrafens ordalydelse motsvarar den föreslagna nya 30 c § i kollektivtrafiklagen.

I 1 mom. hänvisas det till de bestämmelser i EU:s förordning om trafikidkare som gäller de behöriga myndigheternas skyldigheter samt kontrollernas syfte och inriktandet av dem. På det sätt som förutsätts i artikel 9 i kontrolldirektivet ska det föreskrivas att företag med högre risk ska kontrolleras oftare och mer ingående än andra företag.

Vid kontrollerna ska 39 § i förvaltningslagen iakttas även i sådana fall då kontrollen inte hänför sig till t.ex. ett konstaterande av förutsättningarna för ett beslut om återkallande av ett tillstånd. Hit hör i allmänhet kontrollerna av andra företag än företag med högre risk. Enligt 39 § i förvaltningslagen ska en myndighet underrätta en part som direkt berörs av ärendet om tidpunkten då en inspektion som faller under myndighetens behörighet inleds, såvida syftet med inspektionen inte äventyras av en sådan underrättelse. Man kan av grundad anledning låta bli att på förhand underrätta företag med högre risk om kontroller. Om det exempelvis är sannolikt att tillståndshavaren kan gömma eller föra bort handlingar eller fordon som är föremål för kontrollen, kan man låta bli att un-

derrätta företaget. Tillståndshavaren bör i allmänhet underrättas på förhand om kontroller i andra företag än företag med högre risk.

Tillståndshavaren har rätt att närvara vid kontrollen och framföra sina åsikter och frågor om sådant som hänför sig till kontrollen. Tillståndshavaren ska så långt möjligt underrättas om syftet med kontrollen, utförandet av den och fortsatta åtgärder. Kontrollen ska utföras utan att föremålet för den föranleds oskäligen olägenhet.

Kontrollören ska omedelbart uppgöra en skriftlig inspektionsberättelse, av vilken det framgår hur kontrollen har framskridit och de centrala iakttagelser som kontrollören har gjort. Inspektionsberättelsen ska ges till tillståndshavaren för kännedom.

I 2 mom. föreskrivs det om de handlingar som tillståndshavaren på begäran ska visa upp för kontrollmyndigheten. I 3 mom. föreskrivs det vilka lokaler och områden tillståndshavaren ska visa för kontrollören. Sådana lokaler eller områden som omfattas av hemfriden får inte kontrolleras. I 4 mom. föreskrivs det att handlingar kan föras till en annan plats för kontroll och att de ska returneras.

25 §. Fordon som används i trafik. Det föreslås att det till 2 mom. fogas ett omnämnande av att tillståndshavaren får befrias från kravet att ha kontaktuppgifterna antecknade i fordonet, om det för detta finns skäl som hänför sig till transportsäkerheten. Det finns ett behov av att t.ex. värdetransporter inte ska vara lättidentifierade.

Det föreslås att det till 3 mom. fogas ett krav på att fordon som används för körningar i enlighet med trafiktillståndet anmäls till fordonstrafikregistret som fordon som används i yrkesmässig trafik. Syftet med förslaget är att förhindra grå ekonomi, eftersom bilar som används i yrkesmässig trafik för närvarande uppges som bilar som används för privatbruk när försäkring tecknas. Privata försäkringar är billigare, och därför snedvrider den nuvarande situationen konkurrensen.

26 §. Dödsbonds och konkursbonds rätt att fortsätta trafiken. Det föreslås att bestämmelserna i paragrafen om döds- och konkursbonds rätt att fortsätta trafiken och byta ut den trafikansvarige upphävs. I stället för nationella bestämmelser tillämpas artikel

13 i EU:s förordning om trafikidkare. I artikeln finns bestämmelser om det förfarande som den behöriga myndigheten tillämpar och därtill hörande tidsfrister när ett företag inte längre uppfyller kraven i artikel 3 i förordningen.

29 §. Skyldighet att visa upp dokument. I paragrafen föreslås ett nytt 3 mom. om tillståndshavarens skyldighet att visa upp ett giltigt trafiktillstånd för beställaren. På detta sätt är det möjligt för beställaren att konstatera att transportören har ett trafiktillstånd eller att det saknas. Detta möjliggör även beställarens skyldighet enligt den föreslagna 5 a § att utreda att transportören har ett giltigt tillstånd.

31 §. Omprövning och ändringssökande. Till paragrafen ska fogas besvärsmålsrätt även i fråga om beslut som fattats med stöd av EU-rättsakter.

32 §. Straffbestämmelser. Det föreslås att det i paragrafen föreskrivs om straff, när beställaren har ingått avtal om godstransport med en sådan trafikidkare som saknar trafiktillstånd. Bestämmelser om skyldigheten att utreda om transportören har trafiktillstånd finns i 5 a §. Det väsentliga för att ansvar ska uppkomma är att beställaren har tillräcklig vetskap om att transportören saknar trafiktillstånd. Därför gäller tillräknande endast uppsåt. Till paragrafen fogas dessutom som förseelse underlåtenhet att anmäla att fordonet är i yrkesmässigt bruk.

33 §. Rätt att få registeruppgifter och andra kontrolluppgifter. Det föreslås att 1 mom. kompletteras så att de behöriga tillståndsmyndigheterna ska ha rätt att utöver tidigare uppgifter dessutom få uppgifter ur näringsförbudsregistret. Ur alla register som nämns i momentet bör det vara möjligt att få uppgifter även om företagets verkställande direktör och ansvariga bolagsmän. Det är också tillåtet att lämna ut uppgifter ur straffregister, men bestämmelser om det finns i straffregisterlagen (770/1993). Uppgifternas användningsändamål utvidgas så att de också får användas för behandlingen av uppgifter som rör varningar och en persons olämplighet.

I det nya 2 mom. föreslås det att den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen och i landskapet Åland Statens ämbetsverk på

Åland för tillsynen över tillståndshavarna ska ha rätt att av olika myndigheter även få andra uppgifter än sådana som finns i de register som nämns i 1 mom. Normalt ges uppgifterna på centralens begäran, men de myndigheter som nämns i momentet kunde också, om de så vill, ge närings-, trafik- och miljöcentralen dessa uppgifter på eget initiativ. I 21 b, 21 c och 21 d § finns bestämmelser om tillsynen och kontroller som hör till tillsynen.

2 Närmare bestämmelser och föreskrifter

Solvansbestämmelserna i godstrafikförordningen upphävs som obehövliga.

3 Ikraftträdande

Lagen föreslås träda i kraft den 4 december 2011. Artikel 9 i EU:s förordning om trafikidkare tillåter medlemsstaterna att bevilja undantag från examensprovet för personer som kan bevisa att de fortlöpande har lett vägtransportföretag för godstransporter under tioårsperioden före den 4 december 2009. Det föreslås i propositionen att alla tillstånd för dem som innehar sådana inrikes trafikstillstånd som överensstämmer med tidigare bestämmelser ändras i samband med att tillstånden förnyas till gemenskapstillstånd utan att examensprov krävs. På detta sätt får dessa personer även rätt att bedriva utrikestrafik. Personer som har lett ett företag under en så pass lång period kan anses besitta de kunskaper som behövs för gemenskapstillstånd.

För att beställarnas utredningsskyldighet ska fullgöras måste beställarna ges tillräckligt med tid att förbereda sig och det måste informeras tillräckligt om den nya bestämmelsen, och därför föreslås 5 a § och 32 § 3 mom. träda i kraft den 1 januari 2013.

4 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

Näringsfrihet

I denna proposition föreslås det ändringar i bestämmelserna om förutsättningarna för beviljande av trafikstillstånd för yrkesmässig kommersiell godstransport och om återkal-

lande av tillstånd. Bestämmelserna bör till denna del bedömas utifrån den näringsfrihet som fastställs i 18 § 1 mom. i grundlagen.

Enligt riksdagens grundlagsutskotts praxis har näringsfriheten betraktats som en huvudregel i överensstämmelse med grundlagen. Undantagsvis är det emellertid tillåtet att kräva tillstånd för näringsverksamhet när viktiga och starka samhälleliga intressen talar för det. Dessutom ska de föreslagna bestämmelserna om tillstånd alltid uppfylla andra allmänna förutsättningar som krävs av en lag som begränsar en grundläggande fri- eller rättighet; begränsningar av näringsfriheten ska vara exakta och noggrant avgränsade. Det väsentliga innehållet i bestämmelserna, t.ex. begränsningarnas omfattning och förutsättningar, ska framgå av lagen. Beträffande innehållet i regleringen är det viktigt att bestämmelserna om förutsättningarna för beviljande av tillstånd och tillståndets giltighet gör myndighetsverksamheten tillräckligt förutsebar. I vilken utsträckning myndigheternas befogenheter fastställs enligt s.k. bunden prövning har även betydelse. Grundlagsutskottet har tidigare i ett flertal utlåtanden behandlat frågor i anknytning till näringsfriheten, bl.a. i utlåtandena GrUU 28/2001 (bevakningsföretag), GrUU 23/2000 (lotterier), GrUU 53/2001 (affärsbanker), GrUU 14/2004 (utsläppshandel), GrUU 9/2005 (försäkringsförmedling), GrUU 33/2005 (försäljning av läkemedel), GrUU 8/2006 (veterinäryrket) och GrUU 31/2006 (taxitrafik).

I 8, 9, 9 a och 9 b § i godstransportlagen ska det föreskrivas om de krav på personer som hänförs till förutsättningarna för beviljande av trafikstillstånd. Bestämmelserna ingår huvudsakligen i EU:s förordning om trafikidkare och det hänvisas endast till dem i lagen. Förordningen förutsätter emellertid nationella bestämmelser om kravet på gott anseende. Dessutom gör förordningen det möjligt att uppställa ytterligare krav på basis av nationell prövning. Ytterligare krav av detta slag är i propositionen utvidgandet av kretsen av personer som omfattas av kravet på gott anseende så att den innefattar alla personer i central ställning i företaget, beaktandet av företagets obetalda skulder eller skulder som är föremål för utsökning och bestämmelserna om att näringsförbud ska vara

ett hinder för tillstånd. Ändringarna och tilläggen uppfyller de krav som ställs på en begränsning av de grundläggande fri- och rättigheterna. Regleringen är nödvändig särskilt av orsaker som anknyter till säkerhet och bekämpande av den grå ekonomin. Regleringen görs till alla delar i lag. De föreslagna bestämmelserna är också exakta och noggrant avgränsade.

I 20, 21 och 21 a § i godstransportlagen föreskrivs om återkallande av trafiktillstånd, varning och en persons olämplighet för yrket. Det föreslås ändringar i bestämmelserna om återkallande på grund av EU:s förordning om trafikidkare samt tillägg som föranleds av nya förutsättningar för beviljande av tillstånd. Enligt artikel 14 i förordningen ska en trafikansvarig som förlorar sitt goda anseende förklaras olämplig att leda ett företags transportverksamhet. I artikeln förutsätts bestämmelser i nationell lagstiftning om åtgärder för återupprättande, som senare ska återställa personens lämplighet. Bestämmelser om detta ingår i godstransportlagens 20 § 3 och 4 mom. i fråga om förlusten av lämplighet och i 21 a § 3 mom. i fråga om återställande av lämpligheten.

Grundlagsutskottet har vid reglering av näringsverksamhet i regel ansett att återkallande av ett tillstånd är en myndighetsåtgärd som ingriper i den enskildes rättsliga ställning och att åtgärden har en mer drastisk verkan än ett avslag på en tillståndsansökan. Därför har utskottet ansett det nödvändigt för att bestämmelsen ska vara rätt proportionerad att möjligheten att återkalla tillstånd binds vid allvarliga och väsentliga överträdelse eller försummelser och vid att eventuella anmärkningar eller varningar till tillståndshavaren inte har lett till att uppenbara brister i verksamheten har korrigerats. Grundlagsutskottet har behandlat ärendet bl.a. i sina utlåtanden GrUU 16/2003, GrUU 44/2004, GrUU 48/2005 och GrUU 8/2006. De föreslagna bestämmelserna uppfyller utskottets krav.

Med stöd av vad som anförts ovan finns det godtagbara skäl till att begränsa näringsfrihe-

ten och lagförslagen kan behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

Hemfrid

I 21 d § i godstransportlagen finns det bestämmelser om skyddet av hemfriden som hänför sig till de kontroller som anges i artikel 12 i EU:s förordning om trafikidkare. Enligt 10 § 1 mom. i grundlagen är vars och ens privatliv, heder och hemfrid tryggade. Enligt 3 mom. i paragrafen kan det genom lag bestämmas om åtgärder som ingriper i hemfriden och som är nödvändiga för att de grundläggande fri- och rättigheterna ska kunna tryggas och för att brott ska kunna utredas. Avsikten är dock inte att utsträcka kontrollerna till lokaler som omfattas av hemfriden.

I EU:s förordning om trafikidkare finns det bestämmelser om syftet med kontrollerna och om inriktandet av dem. Enligt förordningen ska kontrollerna riktas särskilt till företag med högre risk, som ska kontrolleras oftare och mer ingående. Som företag med högre risk betraktas en trafikidkare som har dömts till straff eller andra påföljder för brott eller överträdelse som är betydande med tanke på bestämmelserna om gott anseende i lagens 9 och 9a §.

I lagens 21 d § finns det bestämmelser om det förfarande som ska iaktas vid genomförande av kontroller och om kontrollmyndighetens rättigheter och skyldigheter. Vid kontrollerna tillämpas 39 § i förvaltningslagen även i sådana fall då kontrollen inte genomförs för utredning av ett förvaltningsärende eller för konstaterande av förutsättningarna för ett beslut. Hit hör i allmänhet kontrollerna av andra företag än företag med högre risk. Kontrollerna utförs endast av myndigheter. Med stöd av vad som anförts ovan är de föreslagna bestämmelserna inte problematiska ur grundlagens synvinkel.

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

*Lagförslag***Lag****om ändring av lagen om kommersiell godstransport på väg**

I enlighet med riksdagens beslut

upphävs i lagen om kommersiell godstransport på väg (693/2006) 14 §, 15 § 1 mom. och 26 §, av dem 15 § 1 mom. sådant det lyder i lag 1311/2006,

ändras 1 § 1 mom., 2 § 1, 4, 12 och 13 punkten, 3 och 4 §, rubriken för 6 §, 6 § 3 mom., 6 a §, 7 § 1 mom. 10 punkten, rubriken för 4 kap., 8 och 9 §, rubriken för 11 §, 11 § 1 och 3 mom. 12 §, rubriken för 15 §, 15 § 2 mom. 16—18, 20, 25, 29 och 31 §, 32 § 2 mom. och 33 §,

av dem 3 §, 11 § 1 mom. samt 12 och 17 § sådana de lyder i lag 1311/2009, 6 a §, 7 § 1 mom. 10 punkten och 29 § sådana de lyder i lag 599/2009 samt 8 och 31 § sådana de lyder delvis ändrade i lag 1311/2009, samt

fogas till 2 §, sådan den lyder delvis ändrad i lag 1231/2006, nya 14—16 punkter, till lagen nya 5 a och 9 a §, till 21 §, sådan den lyder i lag 1311/2009, ett nytt 2 mom., till lagen nya 21 a—21 d § och till 32 §, sådan den lyder delvis ändrad i lag 769/2010, ett nytt 3 mom., varvid det nuvarande 3 mom. blir 4 mom., som följer:

1 §

Lagens tillämpningsområde

Denna lag tillämpas på kommersiell godstransport på väg, på internationell godstrafik som kräver transporttillstånd samt på beställning av transporter enligt denna lag.

—————

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

1) *gemenskapstillstånd* ett tillstånd som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella

marknaden för godstransporter på väg, nedan *EU:s förordning om tillstånd för godstrafik*,

4) *inrikes trafiktillstånd* ett tillstånd som beviljats med stöd av bestämmelser som gällde före den 2 oktober 1999 och som avser ett bestämt fordon kommersiell godstransport någon annanstans i Finland än i landskapet Åland,

12) *EU:s förordning om trafikidkare* Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG,

13) *väg* en väg eller gata som är avsedd för allmän trafik eller som allmänt används för trafik,

14) *trafiktillstånd* tillstånd som nämns i 1, 4 och 5 punkten,

15) *beställare* en näringsidkare som beställer en i denna lag avsedd transport och som enligt 3 § 1 mom. i handelsregisterlagen (129/1979) är skyldig att göra en grundanmälan, staten, en kommun, en samkommun, landskapet Åland, en kommun eller en samkommun i landskapet Åland, en församling, en kyrklig samfällighet, något annat religiössligningsamfund eller någon annan offentlighetsjuridisk person eller ett motsvarande företag som är verksamt i utlandet,

16) *cabotagetransport* inrikestransport som bedrivs tillfälligt för en annans räkning i en värmedlemsstat i enlighet med EU:s förordning om tillstånd för godstrafik.

3 §

Behöriga tillstånds- och tillsynsmyndigheter

Trafiktillstånd och kopior av tillstånden samt förartillstånd beviljas av den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen i landskapet Åland beviljas tillstånden dock av Statens ämbetsverk på Åland.

Tullen beviljar bilateralt tillstånd samt transittillstånd och Trafiksäkerhetsverket tillstånd som utfärdats för tredjeland, CEMT-tillstånd och sådana transporttillstånd som avses i 22 §.

De behöriga närings-, trafik- och miljöcentralerna och Statens ämbetsverk på Åland är behöriga myndigheter enligt artikel 10 i EU:s förordning om trafikidkare. I de kontroller som avses i artikel 10.1 d i nämnda förordning kan dessutom polisen, arbetarskyddsförvaltningen, Skatteförvaltningen och tullverket delta på basis av den behörighet som de har med stöd av någon annan lag. Dessa myndigheter är även skyldiga att ge handräckning till närings-, trafik- och miljöcentralerna samt till Statens ämbetsverk på Åland.

Trafiksäkerhetsverket är den nationella kontaktpunkt som avses i artikel 18 i EU:s förordning om trafikidkare.

4 §

Myndighet som begär förfarande för skyddsåtgärder vid cabotagetransporter

I Finland är kommunikationsministeriet den myndighet som av kommissionen begär ett sådant förfarande för skyddsåtgärder vid cabotagetransporter som avses i artikel 10 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik. Genom förordning av kommunikationsministeriet kan närmare bestämmelser utfärdas om de åtgärder som enligt artikel 10.4 i nämnda förordning ska vidtas i fråga om de egna trafikidkarna för den tid kommissionen har beviljat ett förfarande för skyddsåtgärder.

5 a §

Beställarens utredningsskyldighet

Beställaren eller dennes företrädare ska innan avtal ingås om tillståndspliktig transport lägga fram en utredning av att transportören har det trafiktillstånd som behövs.

6 §

Trafiktillstånd

Ett inrikes trafiktillstånd berättigar till sådana transporter enligt artikel 1.5 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik som företas mellan Finland och andra länder som hör

till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet samt Schweiz.

6 a §

Tillfällig trafik

De tre inrikes transporter i Finland som avses i artikel 8 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik bestäms så att den första transporten börjar efter den första lastning av fordonet som görs efter lossningen av lasten vid en internationell transport som slutar i Finland. Den första transporten slutar när lasten lossas första gången, den andra transporten slutar när lasten lossas andra gången och den tredje transporten slutar när lasten lossas tredje gången.

De transporter som avses i 1 mom. får utföras endast tillfälligt. Som tillfälliga transporter betraktas inte transporter som utförts med stöd av ett avtal som gäller tills vidare eller längre än en vecka och inte heller transporter med fordon som har utfört mer än 10 transporter i trafik inom Finland under de senaste tre månaderna.

7 §

Kommersiell trafik som är befriad från tillståndsplikt

Tillstånd behövs inte för

10) i postlagen (415/2011) avsedd posttransport och utdelning med ett fordon som besitts av innehavaren av koncession för postverksamhet eller för posttransport, inbegripet dagstidningar och sedvanlig utdelning av adresserade tidningar, reklamblad och paket i samband med posttransport, med ett fordon som besitts av en person som är anställd av koncessionshavaren,

4 kap.

Beviljande och återkallande av trafiktillstånd

8 §

Förutsättningar för beviljande av trafiktillstånd

Trafiktillstånd beviljas en sökande som

1) uppfyller de krav som i artikel 4 och artiklarna 6—8 i EU:s förordning om trafikidkare ställs på dem som yrkesmässigt bedriver tillståndspliktiga godstransporter,

2) har uppnått myndighetsåldern och vars handlingsbehörighet inte har begränsats med stöd av 18 § i lagen om förmyndarverksamhet (442/1999) och som inte med stöd av 8 § 1 mom. i den lagen har förordnats en intressebevakare,

3) inte är försatt i konkurs,

4) inte har förfallna skatteskulder eller socialskyddsavgifter och inte heller andra skulder som indrivs genom utsökning och som med avseende på sökandens betalningsförmåga är större än ringa, eller skulder som har återsänts från utsökningen med ett medellöshetsintyg, och

5) inte har meddelats näringsförbud eller tillfälligt näringsförbud.

Trafiktillstånd beviljas också en juridisk person som uppfyller kraven i artiklarna 6 och 7 i EU:s förordning om trafikidkare samt kraven i 1 mom. 3 och 4 punkten i denna paragraf och vars trafikansvarige uppfyller kraven i artiklarna 4, 6 och 8 i nämnda förordning samt förutsättningarna i 1 mom. 2 och 5 punkten i denna paragraf.

Dessutom ska verkställande direktören och de ansvariga bolagsmännen i det företag som är sökande uppfylla kravet på gott anseende på det sätt som avses i 9 §.

9 §

Gott anseende hos trafikansvariga och fysiska personer som är sökande

Vid en bedömning av gott anseende hos en trafikansvarig och en fysisk person som är

sökande beaktas såsom faktorer som äventyrar anseendet det att

1) han eller hon under de senaste fem åren har dömts till fängelsestraff för ett brott,

2) han eller hon under de senaste två åren för minst fyra gärningar har dömts till bötesstraff för brott mot bestämmelser om anställnings- eller löneförhållanden, bokföring, beskattning, bedrivande av trafik, trafik- eller fordonssäkerhet, miljöskydd eller bestämmelser om annat yrkesansvar eller för brott mot de bestämmelser som nämns i artikel 6.1 b i EU:s förordning om trafikidkare,

3) han eller hon under de senaste två åren för minst fyra gärningar har påförts andra sanktioner än fängelse eller böter för sådana allvarliga överträdelser som avses i artikel 6.1 i EU:s förordning om trafikidkare, eller

4) han eller hon under de senaste två åren har dömts till bötesstraff enligt 2 punkten eller har påförts sanktioner enligt 3 punkten för sammanlagt minst fyra gärningar.

En trafikansvarig eller en fysisk person som är sökande kan inte anses ha gott anseende på det sätt som avses i artikel 6 i EU:s förordning om trafikidkare, om hans eller hennes anseende har äventyrats av skäl som nämns i 1 mom. och om detta visar att han eller hon är uppenbart olämplig att bedriva yrkesmässig godstrafik. Vid en bedömning av uppenbar olämplighet beaktas det att

1) antalet gärningar är stort,
2) gärningen är allvarlig,
3) gärningen riktar sig mot en kund eller myndighet,

4) gärningen har konsekvenser som försämrar säkerheten,

5) gärningen är någon av de allvarligaste överträdelserna av gemenskapsreglerna som avses i bilaga IV till EU:s förordning om trafikidkare,

6) gärningen har utförts vid bedrivande av yrkesmässig trafik.

9 a §

Juridiska personers goda anseende

Vid en bedömning av gott anseende hos en juridisk person som söker trafiktillstånd beaktas såsom faktorer som äventyrar anseendet det att

1) sammanslutningen under de senaste fem åren har dömts till samfundsbot, eller

2) det goda anseendet hos sammanslutningens verkställande direktör eller ansvariga bolagsmän har äventyrats på det sätt som avses i 9 §.

En juridisk person som söker trafiktillstånd kan inte anses ha gott anseende på det sätt som avses i artikel 6 i EU:s förordning om trafikidkare, om det goda anseendet har äventyrats av skäl som avses i 1 mom. och om detta visar att den juridiska personen är uppenbart olämplig att bedriva yrkesmässig godstrafik. Vid en bedömning av uppenbar olämplighet beaktas det att

1) antalet gärningar är stort,

2) gärningen är allvarlig,

3) gärningen riktar sig mot en kund eller myndighet,

4) gärningen har konsekvenser som försämrar säkerheten,

5) gärningen är någon av de allvarligaste överträdelserna av gemenskapsreglerna som avses i bilaga IV till nämnda förordning,

6) gärningen har utförts vid bedrivande av yrkesmässig trafik.

11 §

Examensprov

Trafiksäkerhetsverket ordnar ett obligatoriskt examensprov enligt artikel 8 i EU:s förordning om trafikidkare. Den som har avlagt ett godkänt prov har visat att han eller hon uppfyller de krav på yrkesskicklighet som ställs i nämnda förordning. Trafiksäkerhetsverket kan anlita en utomstående expert som utarbetar provuppgifterna i examensprovet och ordnar provtillfället.

En person som uppfyller kraven i artikel 9 i EU:s förordning om trafikidkare behöver inte avlägga det examensprov som avses i artikel 8.1 i förordningen.

12 §

Intyg

Trafiksäkerhetsverket utfärdar ett sådant intyg som avses i artikel 21.1 i EU:s förord-

ning om trafikidkare till en person som har blivit godkänd i det examensprov som ordnas av verket eller som har en sådan examen från en teknisk yrkeshögskola som omfattar de ämnesområden som förutsätts i nämnda förordning och som hör till logistikbranschen.

När gemenskapstillstånd ansöks för bedrivande av godstrafik på landsväg i en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet än Finland utfärdar polisen på företagets hemort en sådan handling som avses i artikel 19.1 i EU:s förordning om trafikidkare och ett sådant intyg som avses i artikel 19.2 i förordningen. Ett sådant intyg över solvens som avses i artikel 7 i förordningen utfärdas av ett kreditinstitut eller av en revisor eller revisionssammanslutning som Centralhandelskammaren eller en handelskammare har godkänt. Ett sådant intyg över yrkeskunnande som avses i artikel 21.1 i förordningen utfärdas av den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen, om personen i fråga första gången har fått rätt att bedriva godstrafik före den 2 oktober 1999 och i övriga fall av Trafiksäkerhetsverket.

15 §

Trafikansvarig enligt EU:s förordning om trafikidkare

En fysisk person som har ett trafiktillstånd kan godkännas som trafikansvarig för en juridisk person endast om han eller hon på basis av delägarskap eller aktieinnehav har bestämmanderätt eller är likställd med de andra delägarna i bolaget eller sammanslutningen.

16 §

Utsedd trafikansvarig

En utsedd trafikansvarig som avses i artikel 4.2 i EU:s förordning om trafikidkare får leda transportverksamheten för endast ett företag. I transportverksamheten får högst 50 fordon användas.

En trafikansvarig som utsetts i enlighet med artikel 4.1 i EU:s förordning om trafik-

idkare får inte utses till trafikansvarig i enlighet med artikel 4.2.

6 kap.

Tillståndsförfarande

17 §

Ansökan om trafiktillstånd

En ansökan om trafiktillstånd ska göras hos den behöriga närings-, trafik- och miljöcentral, inom vars verksamhetsområde sökanden har sin hemort. På Åland görs ansökan hos Statens ämbetsverk på Åland. I ansökan ska de uppgifter finnas som tillståndsmyndigheten har begärt och som behövs för behandlingen av ansökan.

18 §

Beviljande av tillstånd

Trafiktillstånd beviljas för fem år i sänder. Bestämmelser om beviljande av gemenskapstillstånd finns i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik.

Tillståndet får inte överlåtas för att användas av någon annan.

20 §

Återkallande av trafiktillstånd och en persons olämplighet för yrket

Utöver vad som bestäms i artikel 13 i EU:s förordning om trafikidkare ska den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen eller Statens ämbetsverk på Åland återkalla ett trafiktillstånd för viss tid eller helt och hållet, om tillståndshavaren begär det eller om tillståndshavaren inte längre uppfyller förutsättningarna för beviljande av tillstånd enligt 8 § 1 mom. 2 eller 5 punkten eller om tillståndshavaren har meddelats näringsförbud eller tillfälligt näringsförbud. Den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen eller Statens ämbetsverk på Åland ska också återkalla ett trafiktillstånd för viss tid eller helt och hållet, om tillståndshavaren vid bedrivande av trafik har tillåtit en person som meddelats närings-

förbud eller tillfälligt näringsförbud att handla i strid med 4 eller 11 § i lagen om näringsförbud (1059/1985).

Om inte annat följer av 21 a §, ska närings-, trafik- och miljöcentralen eller Statens ämbetsverk på Åland återkalla ett trafiktillstånd för viss tid eller helt och hållet, om

1) tillståndshavaren inte längre uppfyller förutsättningarna för beviljande av tillstånd enligt 8 § 1 mom. 3 eller 4 punkten,

2) den trafikansvarige inte längre uppfyller förutsättningarna i 8 § 1 mom. 2 eller 5 punkten, eller

3) företagets verkställande direktör eller ansvariga bolagsman inte längre har gott anseende på det sätt som avses i 9 §.

Bestämmelser om påföljderna av att en trafikansvarig förlorar sitt goda anseende finns i artikel 14.1 i den förordning som nämns i 1 mom.

En trafikansvarig kan anses vara lämplig för yrket tidigast två år efter det att den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen har fattat ett beslut enligt artikel 14.1 i den förordning som nämns i 1 mom. om den trafikansvariges olämplighet att leda ett företags transportverksamhet. Om förlusten av gott anseende helt eller delvis beror på ett fängelsestraff enligt 8 § 1 mom. 1 punkten och det har förflutit mindre än tre år från domen, upphör den angivna tiden när fem år har förflutit från domen.

21 §

Temporärt återkallande av tillstånd för ett bestämt fordon eller kopia av gemenskapstillstånd

Tillståndshavaren beviljas inte nya trafiktillstånd eller ges kopior av gemenskapstillstånd under den tid då tidigare beviljade tillstånd eller kopior är återkallade.

21 a §

Varning, rättelse av en försummelse och återställd lämplighet hos en person

Den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen eller Statens ämbetsverk på Åland

ska i de fall som avses i 20 § 2 mom. i stället för att återkalla giltigheten hos ett trafiktillstånd och dess styrkta kopior och i de fall som avses i 21 § i stället för att återkalla giltigheten hos en styrkt kopia av ett trafiktillstånd ge tillståndshavaren en varning, om återkallande av giltigheten hos tillståndet eller kopian skulle vara oskäligt och de brister, förseelser och försummelser som har framkommit har rättats till eller är ringa.

Om inte något annat följer av artikel 13 i EU:s förordning om trafikidkare och om grunden för återkallande av trafiktillståndet eller varningen är sådan att den kan rättas till, ska myndigheten innan tillståndet återkallas eller varningen ges bereda tillståndshavaren möjlighet att inom en utsatt tid rätta till bristen eller försummelsen. Den utsatta tiden får inte vara kortare än tre månader. Tillståndet kan återkallas om missförhållandet inte har rättats till inom den utsatta tiden.

När den tid som satts ut enligt 20 § 4 mom. har löpt ut fattar den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen eller Statens ämbetsverk på Åland beslut om huruvida den trafikansvarige är lämplig för yrket. Beslutet betraktas som en åtgärd för återupprättande enligt artikel 14.2 i EU:s förordning om trafikidkare. En förutsättning är att den trafikansvarige inte inom den utsatta tiden har dömts till straff eller påförts någon annan påföljd enligt 9 § på grund av vilket han eller hon fortfarande inte kan anses ha gott anseende. Om den trafikansvarige fortfarande inte kan anses ha gott anseende, sätter den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen eller Statens ämbetsverk på Åland ut en ny tid enligt 20 § 3 mom.

21 b §

Kontroll

Bestämmelser om den skyldighet som de behöriga närings-, trafik- och miljöcentralerna och Statens ämbetsverk på Åland har att kontrollera om tillståndshavarna uppfyller kraven i artikel 3 i EU:s förordning om trafikidkare finns i artikel 12 i nämnda förordning.

21 c §

Företag med högre risk

Som företag med högre risk betraktas tillståndshavare som har dömts till straff eller påförts påföljder för brott eller förseelser enligt 9 § 1 mom. eller 9 a § 1 mom. till åtminstone det antal som anges i nämnda moment, samt tillståndshavare vars trafikansvarige har dömts till straff eller påförts påföljder för brott eller förseelser enligt 9 § 1 mom. till åtminstone det antal som anges i nämnda moment.

En tillståndshavare upphör att vara ett företag med högre risk, om företaget eller dess trafikansvarige, verkställande direktör och ansvariga bolagsman inte under det senaste året har dömts för nya brott eller förseelser, eller om det totala antalet brott eller förseelser har sjunkit under det antal som bestäms i 9 § 1 mom. och 9 a § 1 mom.

21 d §

Kontroller i företag

Bestämmelser om kontroller i företag som genomförs av behöriga myndigheter, kontrollernas syfte och inriktandet av dem finns i artikel 12 i EU:s förordning om trafikidkare. Företag med högre risk ska kontrolleras oftare och mer ingående än andra företag. Bestämmelser om kontrollerna finns i 39 § i förvaltningslagen (434/2003).

Innehavaren av ett trafiktillstånd ska på begäran för den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen eller Statens ämbetsverk på Åland lägga fram de handlingar som anges i artikel 5 i EU:s förordning om trafikidkare samt de beskattningsuppgifter som krävs i skattelagstiftningen. Om det material som ska kontrolleras har sparats i ett maskinläsbart datamedium, ska tillståndshavaren på begäran omvandla materialet till läsbar skriftlig form eller till en allmänt använd lagringsform.

Kontrollmyndigheten har rätt att få tillträde till lokaler och områden på driftsstället hos innehavaren av ett trafiktillstånd, till fordon som används i yrkesmässig trafik samt till

depån för att kunna genomföra kontrollen. Innehavaren av ett trafiktillstånd ska ställa nödvändiga lokaler och anordningar till förfogande för genomförande av kontrollen och även i övrigt bistå vid kontrollen. Kontroller får inte genomföras i lokaler som används för permanent boende.

Kontrollmyndigheten har rätt att i sin besittning ta det material som ska kontrolleras eller en kopia framställd av materialet för kontroll annanstans, om detta är möjligt utan att föranleda tillståndshavaren oskälig olägenhet. Materialet ska returneras omedelbart när det inte längre behövs.

25 §

Fordon som används i trafik

Innehavaren av ett trafiktillstånd svarar för att de fordon som används i den tillståndspliktiga trafiken

1) innehas uteslutande av tillståndshavaren, vilket antecknats i fordonsregistret, eller

2) används av tillståndshavaren på grundval av ett skriftligt hyresavtal, varvid hyresavtalet i original eller en styrkt kopia av det och, om fordonets hyrestagare inte är dess förare, en skriftlig utredning om att föraren är anställd hos hyrestagaren, ska medföras i fordonet.

Innehavaren av ett trafiktillstånd svarar för att det fordon som används i tillståndspliktig trafik har namnet och kontaktuppgifterna för innehavaren av trafiktillståndet tydligt antecknade på en synlig plats. Den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen eller Statens ämbetsverk på Åland kan på ansökan av transportsäkerhetsskäl befria innehavaren av ett trafiktillstånd från skyldigheten att ha kontaktuppgifterna antecknade.

Tillståndshavaren ska utan obefogat dröjsmål lämna en anmälan till fordonstrafikregistret om att ett fordon som används i trafik tas i yrkesmässig trafik.

Vad som bestäms i 1—3 mom. gäller inte ett ersättande fordon som används på grund av att det fordon som vanligen används för transporter under en kort tid är ur funktion.

29 §

Skyldighet att visa upp dokument

Ett giltigt trafiktillstånd eller en kopia av ett gemenskapstillstånd, ett transporttillstånd samt ett förartillstånd, bevis enligt artikel 8.3 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik eller ett hyresavtal, en kopia eller en utredning enligt 25 § 1 mom. 2 punkten ska vid behov medföras i fordonet när trafik bedrivs.

Dokument som avses i 1 mom. ska på anmodan visas upp för en polis-, tull- eller gränsbevakningsman.

Innehavaren av trafiktillstånd ska på anmodan visa upp ett giltigt trafiktillstånd för beställaren.

31 §

Omprövning och ändringssökande

I Trafiksäkerhetsverkets beslut om tillåtelse att delta i provet som avses i 11 § samt i underkända provprestationer får omprövning begäras hos Trafiksäkerhetsverket. Bestämmelser om omprövningsförfarande finns i förvaltningslagen.

Bestämmelser om sökande av ändring i beslut som närings-, trafik- och miljöcentralen och Statens ämbetsverk på Åland fattat med stöd av denna lag eller de EG-rättsakter som nämns i 2 § finns i förvaltningsprocesslagen (586/1996). Beslutet kan verkställas trots att det inte har vunnit laga kraft, om inte något annat bestäms i beslutet.

32 §

Straffbestämmelser

Den som överlämnar ett tillstånd för att användas av någon annan, underlåter att göra den anteckning som avses i 25 § 2 mom. eller försummar den anmälningsskyldighet som avses i 25 § 3 mom., åsidosätter den skyldighet att lämna uppgifter som avses i 27 § eller underlåter att iakttä vad som bestäms i 29 §, ska för brott mot bestämmelserna i lagen om

kommersiell godstransport på väg dömas till böter.

En i handelsregistret antecknad beställare eller dennes företrädare som beställer en transport som fordrar trafiktillstånd och som är medveten om att transportören inte har ett trafiktillstånd som är giltigt i Finland, ska för försummelse av beställarens utredningsskyldighet dömas till böter eller samfundsbot.

33 §

Rätt att få registeruppgifter och andra kontrolluppgifter

Den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen och Statens ämbetsverk på Åland har trots sekretessbestämmelserna rätt att få nödvändiga uppgifter ur straffregistret, bötesregistret, fordonstrafikregistret, utökningsregistret, näringsförbudsregistret och skatteförvaltningens datasystem om dem som söker trafiktillstånd och innehavare av trafiktillstånd, trafikansvariga samt företagets verkställande direktör och ansvariga bolagsmän för behandlingen av ärenden som gäller beviljande av trafiktillstånd och i artiklarna 4 och 6 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik avsedda gemenskapstillstånd, kontroll av förutsättningarna för beviljande av tillstånd, återkallande av tillstånd, varning och i artikel 14 i EU:s förordning om trafikidkare avsedda personers olämplighet samt för återlämnande av den säkerhet som ställts för att visa trafikidkarens solvens.

Den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen och Statens ämbetsverk på Åland har trots sekretessbestämmelserna rätt att för genomförande av den kontroll som avses i artikel 12 i EU:s förordning om trafikidkare få uppgifter av polisen, Skatteförvaltningen, tullverket, arbetarskyddsförvaltningen och Trafiksäkerhetsverket om företagskontroller som gäller dem som innehar trafiktillstånd och andra uppgifter som är nödvändiga för att bedöma huruvida förutsättningarna enligt 8 § för beviljande av trafiktillstånd uppfylls.

Denna lag träder i kraft den 20 . Lagens 5 a § och 32 § 3 mom. träder dock i kraft den 20 .

De trafik tillstånd som beviljats innan denna lag träder i kraft gäller den tid som anges i tillstånden.

De intyg över avlagd trafikföretagarkurs och avlagt skriftligt examensprov som utfärdats innan denna lag träder i kraft gäller som sådana.

Helsingfors den 11 november 2011

Republikens President

TARJA HALONEN

Bostads- och kommunikationsminister *Krista Kiuru*

*Bilaga**Parallelltext*

Lag

om ändring av lagen om kommersiell godstransport på väg

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i lagen om kommersiell godstransport på väg (693/2006) 14 §, 15 § 1 mom. och 26 §, av dem 15 § 1 mom. sådant det lyder i lag 1311/2006,
ändras 1 § 1 mom., 2 § 1, 4, 12 och 13 punkten, 3 och 4 §, rubriken för 6 §, 6 § 3 mom., 6 a §, 7 § 1 mom. 10 punkten, rubriken för 4 kap., 8 och 9 §, rubriken för 11 §, 11 § 1 och 3 mom. 12 §, rubriken för 15 §, 15 § 2 mom. 16—18, 20, 25, 29 och 31 §, 32 § 2 mom. och 33 §,
 av dem 3 §, 11 § 1 mom. samt 12 och 17 § sådana de lyder i lag 1311/2009, 6 a §, 7 § 1 mom. 10 punkten och 29 § sådana de lyder i lag 599/2009 samt 8 och 31 § sådana de lyder delvis ändrade i lag 1311/2009, samt
fogas till 2 §, sådan den lyder delvis ändrad i lag 1231/2006, nya 14—16 punkter, till lagen nya 5 a och 9 a §, till 21 §, sådan den lyder i lag 1311/2009, ett nytt 2 mom., till lagen nya 21 a—21 d § och till 32 §, sådan den lyder delvis ändrad i lag 769/2010, ett nytt 3 mom., varvid det nuvarande 3 mom. blir 4 mom., som följer:

Gällande lydelse

1 §

Lagens tillämpningsområde

Denna lag tillämpas på kommersiell gods-transport på väg och på internationell godstrafik som kräver transporttillstånd.

Föreslagen lydelse

1 §

Lagens tillämpningsområde

Denna lag tillämpas på kommersiell gods-transport på väg, på internationell godstrafik som kräver transporttillstånd *samt på beställning av transporter enligt denna lag.*

2 §

Definitioner

I denna lag avses med
 1) *gemenskapstillstånd* ett tillstånd som avses i rådets förordning (EEG) nr 881/92 om

2 §

Definitioner

I denna lag avses med
 1) **gemenskapstillstånd** ett tillstånd som avses i Europaparlamentets och rådets för-

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

tillträde till marknaden för godstransporter på väg inom gemenskapen till eller från en medlemsstats territorium eller genom en eller flera medlemsstaters territorier, *nedanförordningen om gemenskapstillstånd,*

4) *inrikes trafikstillstånd* ett tillstånd för kommersiell godstransport som sker någon annanstans i Finland än i landskapet Åland,

12) *direktivet om rätt att yrkesmässigt bedriva transporter* rådets direktiv 96/26/EG om rätt att yrkesmässigt bedriva person- och godstransporter på väg och om ömsesidigt erkännande av utbildnings-, examens- och andra behörighetsbevis för att främja ett effektivt utnyttjande av dessa transportörers etableringsrätt på området för nationella och internationella transporter,

13) *väg* en väg eller gata som är avsedd för allmän trafik eller som allmänt används för trafik.

ordning (EG) nr 1072/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg, nedan EU:s förordning om tillstånd för godstrafik,

4) **inrikes trafikstillstånd** ett tillstånd som beviljats med stöd av bestämmelser som gällde före den 2 oktober 1999 och som avser ett bestämt fordon kommersiell godstransport någon annanstans i Finland än i landskapet Åland,

12) **EU:s förordning om trafikidkare** Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG,

13) **väg** en väg eller gata som är avsedd för allmän trafik eller som allmänt används för trafik,

14) **trafikstillstånd** tillstånd som nämns i 1, 4 och 5 punkten,

15) **beställare** en näringsidkare som beställer en i denna lag avsedd transport och som enligt 3 § 1 mom. i handelsregisterlagen (129/1979) är skyldig att göra en grundanmälan, staten, en kommun, en samkommun, landskapet Åland, en kommun eller en samkommun i landskapet Åland, en församling, en kyrklig samfällighet, något annat religionssamfund eller någon annan offentlighetsjuridisk person eller ett motsvarande företag som är verksamt i utlandet,

16) **cabotagetransport** inrikestransport som bedrivs tillfälligt för en annans räkning i en värdmedlemsstat i enlighet med EU:s förordning om tillstånd för godstrafik.

3 §

3 §

Tillståndsmyndigheter

Behöriga tillstånds- och tillsynsmyndigheter

Gemenskapstillstånd, förartillstånd, inrikes trafikstillstånd och tillstånd för trafiktraktor beviljas av den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen, men i landskapet Åland dock av Statens ämbetsverk på Åland.

Trafikstillstånd och kopior av tillstånden samt förartillstånd beviljas av den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen i landskapet Åland beviljas tillstånden dock av Statens ämbetsverk på Åland.

Tullen beviljar bilateralt tillstånd samt transittillstånd och Trafiksäkerhetsverket tillstånd som utfärdats för tredjeland, CEMT-tillstånd och sådana transporttillstånd som avses i 22 §.

Tullen beviljar bilateralt tillstånd samt transittillstånd och Trafiksäkerhetsverket tillstånd som utfärdats för tredjeland, CEMT-tillstånd och sådana transporttillstånd som avses i 22 §.

De behöriga närings-, trafik- och miljöcentralerna och Statens ämbetsverk på Åland är behöriga myndigheter enligt artikel 10 i EU:s förordning om trafikidkare. I de kontroller som avses i artikel 10.1 d i nämnda förordning kan dessutom polisen, arbetarskyddsförvaltningen, Skatteförvaltningen och tullverket delta på basis av den behörighet som de har med stöd av någon annan lag. Dessa myndigheter är även skyldiga att ge handräckning till närings-, trafik- och miljöcentralerna samt till Statens ämbetsverk på Åland.

Trafiksäkerhetsverket är den nationella kontaktpunkt som avses i artikel 18 i EU:s förordning om trafikidkare.

4 §

Behörig myndighet enligt rådets förordning

I Finland är kommunikationsministeriet den behöriga myndighet som avses i rådets förordning (EEG) nr 3118/93 om förutsättningar för transportföretag att utföra inrikes gods-transporter på väg i en medlemsstat där de inte är etablerade.

4 §

Myndighet som begär förfarande för skyddsåtgärder vid cabotagetransporter

I Finland är kommunikationsministeriet den myndighet som av kommissionen begär ett sådant förfarande för skyddsåtgärder vid cabotagetransporter som avses i artikel 10 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik. Genom förordning av kommunikationsministeriet kan närmare bestämmelser utfärdas om de åtgärder som enligt artikel 10.4 i nämnda förordning ska vidtas i fråga om de egna trafikidkarna för den tid kommissionen har beviljat ett förfarande för skyddsåtgärder.

5 a §

Beställarens utredningsskyldighet

Beställaren eller dennes företrädare ska innan avtal ingås om tillståndspliktig transport lägga fram en utredning av att transportören har det trafiktillstånd som behövs.

6 §

Tillstånd för bedrivande av trafik

Ett inrikes trafikstillstånd berättigar till bedrivande av sådana transporter som avses i bilagan till rådets första direktiv av den 23 juli 1962 om fastställande av vissa gemensamma regler för internationella transporter och som bedrivs mellan Finland och andra stater som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, om transportererna enligt den finska lagstiftningen kräver trafikstillstånd.

6 §

Trafikstillstånd

Ett inrikes *trafikstillstånd* berättigar till sådana transporter enligt artikel 1.5 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik som företas mellan Finland och andra länder som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet samt Schweiz.

6 a §

Tillfällig trafik

Med ett gemenskapstillstånd som beviljats någon annanstans än i Finland är det i samband med internationell transport som har sitt slutmål i Finland tillåtet att med ett fordon som används av tillståndshavaren utföra högst tre transporter inom Finland under högst en vecka, räknat från den dag då den last som förts in i Finland har lossats. Transport till och inom Finland ska påvisas genom fraktsedel, transportbeställning eller annat tillförlitligt bevis.

De tre transporter inom Finland som avses i 1 mom. ska läggas fast så att den första transporten börjar när fordonet efter lossningen av lasten vid en internationell transport med slutmål i Finland har lastats första gången. Den första transporten slutar när lasten lossas första gången, den andra transporten slutar när lasten lossas andra gången och den tredje transporten slutar när lasten lossas tredje gången.

Närmare bestämmelser om de tillförlitliga bevis som avses i 1 mom. utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet.

6 a §

Tillfällig trafik

De tre inrikes transporter i Finland som avses i artikel 8 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik bestäms så att den första transporten börjar efter den första lastning av fordonet som görs efter lossningen av lasten vid en internationell transport som slutar i Finland. Den första transporten slutar när lasten lossas första gången, den andra transporten slutar när lasten lossas andra gången och den tredje transporten slutar när lasten lossas tredje gången.

De transporter som avses i 1 mom. får utföras endast tillfälligt. Som tillfälliga transporter betraktas inte transporter som utförts med stöd av ett avtal som gäller tills vidare eller längre än en vecka och inte heller transporter med fordon som har utfört mer än 10 transporter i trafik inom Finland under de senaste tre månaderna.

7 §

Kommersiell trafik som är befriad från tillståndsplikt

Tillstånd behövs inte för

10) i lagen om posttjänster (313/2001) avsedd posttransport med ett fordon som besitts av innehavaren av koncession för postverksamhet eller för posttransport, inbegripet dagstidningar och sedvanlig utdelning av adresserade tidningar, reklamblad och paket i samband med posttransport, med ett fordon som besitts av en person som är anställd av koncessionshavaren,

4 kap

Förutsättningar för beviljande av tillstånd för bedrivande av trafik

8 §

Förutsättningar för tillstånd

Tillstånd för bedrivande av trafik skall beviljas en sökande som

1) har gott anseende,

2) har ett av Trafiksäkerhetsverket utfärdat intyg över yrkesskicklighet,

3) har rättshandlingsförmåga, och

4) är solvent.

Tillstånd skall beviljas en juridisk person som uppfyller kravet i 4 punkten, om den ju-

7 §

Kommersiell trafik som är befriad från tillståndsplikt

Tillstånd behövs inte för

10) i postlagen (415/2011) avsedd posttransport och utdelning med ett fordon som besitts av innehavaren av koncession för postverksamhet eller för posttransport, inbegripet dagstidningar och sedvanlig utdelning av adresserade tidningar, reklamblad och paket i samband med posttransport, med ett fordon som besitts av en person som är anställd av koncessionshavaren,

4 kap.

Beviljande och återkallande av trafiktillstånd

8 §

Förutsättningar för beviljande av trafiktillstånd

Trafiktillstånd beviljas en sökande som

1) uppfyller de krav som i artikel 4 och artiklarna 6—8 i EU:s förordning om trafikidkare ställs på dem som yrkesmässigt bedriver tillståndspliktiga godstransporter,

2) har uppnått myndighetsåldern och vars handlingsbehörighet inte har begränsats med stöd av 18 § i lagen om förmyndarverksamhet (442/1999) och som inte med stöd av 8 § 1 mom. i den lagen har förordnats en intressebevakare,

3) inte är försatt i konkurs,

4) inte har förfallna skatteskulder eller socialskyddsavgifter och inte heller andra skulder som indrivs genom utsökning och som med avseende på sökandens betalningsförmåga är större än ringa, eller skulder som har återsänts från utsökningen med ett medellöshetsintyg, och

5) inte har meddelats näringsförbud eller tillfälligt näringsförbud.

Trafiktillstånd beviljas också en juridisk person som uppfyller kraven i artiklarna 6

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

ridiska personens trafikansvarige uppfyller kraven i 1—3 punkten.

och 7 i EU:s förordning om trafikidkare samt kraven i 1 mom. 3 och 4 punkten i denna paragraf och vars trafikansvarige uppfyller kraven i artiklarna 4, 6 och 8 i nämnda förordning samt förutsättningarna i 1 mom. 2 och 5 punkten i denna paragraf.

Att kravet på gott anseende, yrkesskicklighet eller solvens uppfylls kan också visas med ett sådant intyg enligt direktivet om rätt att yrkesmässigt bedriva transporter som utfärdats i en annan stat som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

Dessutom ska verkställande direktören och de ansvariga bolagsmännen i det företag som är sökande uppfylla kravet på gott anseende på det sätt som avses i 9 §.

9 §

9 §

*Gott anseende****Gott anseende hos trafikansvariga och fysiska personer som är sökande***

Sökanden eller den trafikansvarige uppfyller inte kravet på gott anseende enligt 8 § 1 mom. 1 punkten, om han eller hon

Vid en bedömning av gott anseende hos en trafikansvarig och en fysisk person som är sökande beaktas såsom faktorer som äventyrar anseendet det att

1) under de senaste fem åren har dömts till fängelsestraff, eller

1) han eller hon under de senaste fem åren har dömts till fängelsestraff för ett brott,

2) under det senaste året minst tre gånger har dömts till bötesstraff för brott mot bestämmelser om anställnings- eller löneförhållanden, bokföring, trafikidkande, iakttagande av kör- och vilotider, trafik- eller fordonssäkerhet, miljöskydd eller andra bestämmelser om yrkesansvar,

2) han eller hon under de senaste två åren för minst fyra gärningar har dömts till bötesstraff för brott mot bestämmelser om anställnings- eller löneförhållanden, bokföring, beskattning, bedrivande av trafik, trafik- eller fordonssäkerhet, miljöskydd eller bestämmelser om annat yrkesansvar eller för brott mot de bestämmelser som nämns i artikel 6.1 b i EU:s förordning om trafikidkare,

och gärningarna visar att han eller hon är uppenbart olämplig att bedriva tillståndspliktig godstrafik.

3) han eller hon under de senaste två åren för minst fyra gärningar har påförts andra sanktioner än fängelse eller böter för sådana allvarliga överträdelser som avses i artikel 6.1 i EU:s förordning om trafikidkare, eller

4) han eller hon under de senaste två åren har dömts till bötesstraff enligt 2 punkten eller har påförts sanktioner enligt 3 punkten för sammanlagt minst fyra gärningar.

En trafikansvarig eller en fysisk person som är sökande kan inte anses ha gott anseende på det sätt som avses i artikel 6 i EU:s förordning om trafikidkare, om hans eller hennes anseende har äventyrats av skäl som nämns i 1 mom. och om detta visar att han eller hon är uppenbart olämplig att bedriva yrkesmässig godstrafik. Vid en bedömning av uppenbar olämplighet beaktas det att

- 1) antalet gärningar är stort,
- 2) gärningen är allvarlig,
- 3) gärningen riktar sig mot en kund eller myndighet,
- 4) gärningen har konsekvenser som försämrar säkerheten,
- 5) gärningen är någon av de allvarligaste överträdelserna av gemenskapsreglerna som avses i bilaga IV till EU:s förordning om trafikidkare,
- 6) gärningen har utförts vid bedrivande av yrkesmässig trafik.

9 a §

Juridiska personers goda anseende

Vid en bedömning av gott anseende hos en juridisk person som söker trafiktillstånd beaktas såsom faktorer som äventyrar anseendet det att

- 1) sammanslutningen under de senaste fem åren har dömts till samfundsbot, eller
- 2) det goda anseendet hos sammanslutningens verkställande direktör eller ansvariga bolagsmän har äventyrats på det sätt som avses i 9 §.

En juridisk person som söker trafiktillstånd kan inte anses ha gott anseende på det sätt som avses i artikel 6 i EU:s förordning om trafikidkare, om det goda anseendet har äventyrats av skäl som avses i 1 mom. och om detta visar att den juridiska personen är uppenbart olämplig att bedriva yrkesmässig godstrafik. Vid en bedömning av uppenbar olämplighet beaktas det att

- 1) antalet gärningar är stort,
- 2) gärningen är allvarlig,
- 3) gärningen riktar sig mot en kund eller myndighet,
- 4) gärningen har konsekvenser som försämrar säkerheten,
- 5) gärningen är någon av de allvarligaste överträdelserna av gemenskapsreglerna som avses i bilaga IV till nämnda förordning,
- 6) gärningen har utförts vid bedrivande av yrkesmässig trafik.

11 §

Prov

Trafiksäkerhetsverket svarar för ordnandet av ett prov som till sitt innehåll och sin struktur överensstämmer med direktivet om rätt att yrkesmässigt bedriva transporter. Genom provet säkerställs det att den som deltar uppfyller de krav på yrkesskicklighet som ställts i direktivet. Verket kan anlita en utomstående expert för att utarbeta provuppgifterna och ordna provtillfället.

Om personen i fråga har fullföljt en trafikföretagarkurs för inrikestrafik i enlighet med de tidigare bestämmelserna eller har ett gällande inrikes trafiktillstånd kan provet ersättas med ett prov som omfattar utrikestrafikdelen. Den som genomgått en kurs för trafiktraktorföretagare eller som har ett tillstånd för trafiktraktor skall dessutom avlägga ett prov som omfattar de ämnesområden i trafikföretagarprovet som inte ingår i kursen för trafiktraktorföretagare.

12 §

Intyg

Trafiksäkerhetsverket utfärdar ett sådant intyg som avses i artikel 10.3 i direktivet om rätt att yrkesmässigt bedriva transporter till en person som har blivit godkänd i det prov som ordnas av verket eller som har ett sådant examensintyg inom logistikbranschen från en teknisk yrkeshögskola som omfattar de ämnesområden som förutsätts i direktivet om rätt att yrkesmässigt bedriva transporter.

När gemenskapstillstånd ansöks för bedrivande av godstrafik på landsväg i en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet än Finland utfärdar polisen på hemorten ett sådant intyg över gott anseende som avses i artikel 8 i direktivet om rätt att yrkesmässigt bedriva transporter. Ett sådant intyg över solvens som avses i artikel 9 i direktivet utfärdas i sådana fall av ett kreditinstitut eller av en revisor eller revisionssammanslutning som Centralhandelskammaren eller en handelskammare har godkänt och ett sådant intyg

11 §

Examensprov

Trafiksäkerhetsverket ordnar ett obligatoriskt examensprov enligt artikel 8 i EU:s förordning om trafikidkare. Den som har avlagt ett godkänt prov har visat att han eller hon uppfyller de krav på yrkesskicklighet som ställs i nämnda förordning. Trafiksäkerhetsverket kan anlita en utomstående expert som utarbetar provuppgifterna i examensprovet och ordnar provtillfället.

En person som uppfyller kraven i artikel 9 i EU:s förordning om trafikidkare behöver inte avlägga det examensprov som avses i artikel 8.1 i förordningen.

12 §

Intyg

Trafiksäkerhetsverket utfärdar ett sådant intyg som avses i artikel 21.1 i EU:s förordning om trafikidkare till en person som har blivit godkänd i det examensprov som ordnas av verket eller som har en sådan examen från en teknisk yrkeshögskola som omfattar de ämnesområden som förutsätts i nämnda förordning och som hör till logistikbranschen.

När gemenskapstillstånd ansöks för bedrivande av godstrafik på landsväg i en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet än Finland utfärdar polisen på företagets hemort en sådan handling som avses i artikel 19.1 i EU:s förordning om trafikidkare och ett sådant intyg som avses i artikel 19.2 i förordningen. Ett sådant intyg över solvens som avses i artikel 7 i förordningen utfärdas av ett kreditinstitut eller av en revisor eller revisionssammanslutning som Centralhandelskammaren eller en handelskam-

över yrkesskicklighet som avses i artikel 10 i direktivet av den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen, om personen i fråga första gången har fått rätt att bedriva godstrafik före den 2 oktober 1999 och i annat fall av Trafiksäkerhetsverket.

mare har godkänt. Ett sådant intyg över yrkeskunnande som avses i artikel 21.1 i förordningen utfärdas av den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen, om personen i fråga första gången har fått rätt att bedriva gods- trafik före den 2 oktober 1999 och i övriga fall av Trafiksäkerhetsverket.

14 §

Påvisande av ekonomiska resurser

Att de ekonomiska resurserna är tillräckliga visas genom att tillståndsmyndigheten tillställs

1) *en säkerhet, som kan vara en borgensförbindelse som ställts av ett kreditinstitut eller en bankdeposition, eller*

2) *ett intyg utfärdat av en revisor eller revisionssammanslutning som Centralhandelskammaren eller en handelskammare har godkänt eller av en revisor eller revisionssammanslutning inom den offentliga förvaltningen och ekonomin.*

Den handling som avses i 1 mom. skall ges in till tillståndsmyndigheten vid ansökan om och förnyande av tillstånd. Om tillståndshavaren har fler än ett tillstånd och deras giltighetstid löper ut vid olika tidpunkter, skall handlingen sändas in med högst fem års mellanrum.

15 §

Trafikansvarig

Juridiska personer ska alltid i sin tjänst som trafikansvarig ha en av den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen godkänd fysisk person som uppfyller kraven och som faktiskt och varaktigt sköter denna uppgift, svarar för att trafiken sköts i enlighet med bestämmelserna och tillståndsvillkoren och företräder företaget i kontakterna med de myndigheter som beviljar trafiktillstånd och övervakar trafiken.

En fysisk person som har ett gemenskapstillstånd, inrikes trafiktillstånd eller tillstånd för trafiktraktor kan godkännas som trafikansvarig för en juridisk person endast om han eller hon på basis av delägarskap eller ak-

(14 § upphävs)

15 §

Trafikansvarig enligt EU:s förordning om trafikidkare

(15 § 1 mom. upphävs)

En fysisk person som har ett *trafiktillstånd* kan godkännas som trafikansvarig för en juridisk person endast om han eller hon på basis av delägarskap eller aktieinnehav har bestämmanderätt eller är likställd med de andra

*Gällande lydelse**Föreslagen lydelse*

tieinnehav har bestämmanderätt eller är likställd med de andra delägarna i bolaget eller sammanslutningen.

delägarna i bolaget eller sammanslutningen.

16 §

16 §

*Byte av trafikansvarig**Utsedd trafikansvarig*

Om den trafikansvarige måste bytas ut på grund av dödsfall, plötslig allvarlig sjukdom, olycksfall eller någon annan därmed jämförbar oförutsebar orsak, skall ansökan om godkännande av en annan person utan dröjsmål tillställas tillståndsmyndigheten. Om en person som uppfyller de föreskrivna kraven i fråga om yrkesskicklighet inte genast kan föreslås för detta uppdrag, skall de utredningar som visar att kraven uppfylls ges in så snart som möjligt, dock senast ett år efter den händelse som lett till byte av person.

En utsedd trafikansvarig som avses i artikel 4.2 i EU:s förordning om trafikidkare får leda transportverksamheten för endast ett företag. I transportverksamheten får högst 50 fordon användas.

En trafikansvarig som utsetts i enlighet med artikel 4.1 i EU:s förordning om trafikidkare får inte utses till trafikansvarig i enlighet med artikel 4.2.

6 kap

6 kap.

Tillståndsförfarandet**Tillståndsförfarande**

17 §

17 §

*Tillståndsansökan**Ansökan om trafiktillstånd*

Ansökan om tillstånd ska göras skriftligen hos den behöriga närings-, trafik- och miljöcentral inom vars verksamhetsområde sökanden har sin hemort. Ansökan ska innefatta de uppgifter som tillståndsmyndigheten har begärt och som behövs för behandlingen av ansökan.

En ansökan om *trafiktillstånd* ska göras hos den behöriga närings-, trafik- och miljöcentral, inom vars verksamhetsområde sökanden har sin hemort. *På Åland görs ansökan hos Statens ämbetsverk på Åland.* I ansökan ska de uppgifter finnas som tillståndsmyndigheten har begärt och som behövs för behandlingen av ansökan.

Om sökanden inte har någon hemort i Finland, ska tillståndet sökas hos Nylands närings-, trafik- och miljöcentral och den trafikansvarige ska sända sina kontaktuppgifter till centralen.

18 §

18 §

*Beviljande av tillstånd**Beviljande av tillstånd*

Gemenskapstillstånd, inrikes trafiktillstånd och tillstånd för trafiktraktor beviljas för fem år i sänder. Vid beviljandet av gemenskapstillstånd iaktas vad som bestäms i för-

Trafiktillstånd beviljas för fem år i sänder. Bestämmelser om beviljande av gemenskapstillstånd finns i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik.

ordningen om gemenskapstillstånd.

Nya sökande beviljas inte inrikes trafikstillstånd. Ett inrikes trafikstillstånd hör samman med ett bestämt fordon.

Tillståndet får inte överlåtas för att användas av någon annan.

20 §

Återkallande av tillstånd

Tillståndsmyndigheten kan återkalla ett tillstånd helt eller för viss tid om tillståndshavaren inte längre uppfyller kraven för erhållande av tillstånd.

Om tillståndshavaren eller den trafikansvarige har gjort sig skyldig till en gärning som avses i 9 §, men fortfarande skall anses uppfylla kravet på gott anseende, kan återkallandet till sin omfattning gälla endast ett eller flera tillstånd som gäller ett bestämt fordon.

Angående återkallande av gemenskapstillstånd gäller dessutom vad som bestäms i artikel 8 i förordningen om gemenskapstillstånd. Vad som där bestäms om återkallande av gemenskapstillstånd tillämpas också på återkallande av inrikes trafikstillstånd.

I fråga om kravet på solvens eller yrkesskicklighet skall tillståndsmyndigheten innan tillståndet återkallas ge tillståndshavaren tillfälle att korrigera bristen inom en frist som tillståndsmyndigheten fastställer. Fristen får inte vara kortare än tre månader.

I fråga om kravet på gott anseende skall tillståndsmyndigheten innan tillståndet återkallas ge tillståndshavaren en skriftlig varning om tillståndshavarens överträdelser eller brott bedömda som helhet är ringa.

Tillståndet får inte överlåtas för att användas av någon annan.

20 §

Återkallande av trafikstillstånd och en persons olämplighet för yrket

Utöver vad som bestäms i artikel 13 i EU:s förordning om trafikidkare ska den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen eller Statens ämbetsverk på Åland återkalla ett trafikstillstånd för viss tid eller helt och hållet, om tillståndshavaren begär det eller om tillståndshavaren inte längre uppfyller förutsättningarna för beviljande av tillstånd enligt 8 § 1 mom. 2 eller 5 punkten eller om tillståndshavaren har meddelats näringsförbud eller tillfälligt näringsförbud. Den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen eller Statens ämbetsverk på Åland ska också återkalla ett trafikstillstånd för viss tid eller helt och hållet, om tillståndshavaren vid bedrivande av trafik har tillåtit en person som meddelats näringsförbud eller tillfälligt näringsförbud att handla i strid med 4 eller 11 § i lagen om näringsförbud (1059/1985).

Om inte annat följer av 21 a §, ska närings-, trafik- och miljöcentralen eller Statens ämbetsverk på Åland återkalla ett trafikstillstånd för viss tid eller helt och hållet, om

1) tillståndshavaren inte längre uppfyller förutsättningarna för beviljande av tillstånd enligt 8 § 1 mom. 3 eller 4 punkten,

2) den trafikansvarige inte längre uppfyller förutsättningarna i 8 § 1 mom. 2 eller 5 punkten, eller

3) företagets verkställande direktör eller ansvariga bolagsman inte längre har gott anseende på det sätt som avses i 9 §.

Bestämmelser om påföljderna av att en trafikansvarig förlorar sitt goda anseende finns i artikel 14.1 i den förordning som nämns i 1 mom.

En trafikansvarig kan anses vara lämplig för yrket tidigast två år efter det att den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen har fattat ett beslut enligt artikel 14.1 i den

förordning som nämns i 1 mom. om den trafikansvariges olämplighet att leda ett företags transportverksamhet. Om förlusten av gott anseende helt eller delvis beror på ett fängelsestraff enligt 8 § 1 mom. 1 punkten och det har förflutit mindre än tre år från domen, upphör den angivna tiden när fem år har förflutit från domen.

21 §

Temporärt återkallande av tillstånd för ett bestämt fordon eller kopia av gemenskapstillstånd

21 §

Temporärt återkallande av tillstånd för ett bestämt fordon eller kopia av gemenskapstillstånd

Tillståndshavaren beviljas inte nya trafik-tillstånd eller ges kopior av gemenskapstillstånd under den tid då tidigare beviljade tillstånd eller kopior är återkallade.

21 a §

Varning, rättelse av en försummelse och återställd lämplighet hos en person

Den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen eller Statens ämbetsverk på Åland ska i de fall som avses i 20 § 2 mom. i stället för att återkalla giltigheten hos ett trafiktillstånd och dess styrkta kopior och i de fall som avses i 21 § i stället för att återkalla giltigheten hos en styrkt kopia av ett trafiktillstånd ge tillståndshavaren en varning, om återkallande av giltigheten hos tillståndet eller kopian skulle vara oskäligt och de brister, förseelser och försummelser som har framkommit har rättats till eller är ringa.

Om inte något annat följer av artikel 13 i EU:s förordning om trafikidkare och om grunden för återkallande av trafiktillståndet eller varningen är sådan att den kan rättas till, ska myndigheten innan tillståndet återkallas eller varningen ges bereda tillståndshavaren möjlighet att inom en utsatt tid rätta till bristen eller försummelsen. Den utsatta tiden får inte vara kortare än tre månader. Tillståndet kan återkallas om missförhållandet inte har rättats till inom den utsatta tiden.

När den tid som satts ut enligt 20 § 4 mom. har löpt ut fattar den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen eller Statens ämbets-

verk på Åland beslut om huruvida den trafikansvarige är lämplig för yrket. Beslutet betraktas som en åtgärd för återupprättande enligt artikel 14.2 i EU:s förordning om trafikidkare. En förutsättning är att den trafikansvarige inte inom den utsatta tiden har dömts till straff eller påförts någon annan påföljd enligt 9 § på grund av vilket han eller hon fortfarande inte kan anses ha gott anseende. Om den trafikansvarige fortfarande inte kan anses ha gott anseende, sätter den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen eller Statens ämbetsverk på Åland ut en ny tid enligt 20 § 3 mom.

21 b §

Kontroll

Bestämmelser om den skyldighet som de behöriga närings-, trafik- och miljöcentralerna och Statens ämbetsverk på Åland har att kontrollera om tillståndshavarna uppfyller kraven i artikel 3 i EU:s förordning om trafikidkare finns i artikel 12 i nämnda förordning.

21 c §

Företag med högre risk

Som företag med högre risk betraktas tillståndshavare som har dömts till straff eller påförts påföljder för brott eller förseelser enligt 9 § 1 mom. eller 9 a § 1 mom. till åtminstone det antal som anges i nämnda moment, samt tillståndshavare vars trafikansvarige har dömts till straff eller påförts påföljder för brott eller förseelser enligt 9 § 1 mom. till åtminstone det antal som anges i nämnda moment.

En tillståndshavare upphör att vara ett företag med högre risk, om företaget eller dess trafikansvarige, verkställande direktör och ansvariga bolagsman inte under det senaste året har dömts för nya brott eller förseelser, eller om det totala antalet brott eller förseelser har sjunkit under det antal som bestäms i 9 § 1 mom. och 9 a § 1 mom.

21 d §

Kontroller i företag

Bestämmelser om kontroller i företag som genomförs av behöriga myndigheter, kontrollernas syfte och inriktandet av dem finns i artikel 12 i EU:s förordning om trafikidkare. Företag med högre risk ska kontrolleras oftare och mer ingående än andra företag. Bestämmelser om kontrollerna finns i 39 § i förvaltningslagen (434/2003).

Innehavaren av ett trafiktillstånd ska på begäran för den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen eller Statens ämbetsverk på Åland lägga fram de handlingar som anges i artikel 5 i EU:s förordning om trafikidkare samt de beskattningsuppgifter som krävs i skattelagstiftningen. Om det material som ska kontrolleras har sparats i ett maskinläsbart datamedium, ska tillståndshavaren på begäran omvandla materialet till läsbar skriftlig form eller till en allmänt använd lagringsform.

Kontrollmyndigheten har rätt att få tillträde till lokaler och områden på driftsstället hos innehavaren av ett trafiktillstånd, till fordon som används i yrkesmässig trafik samt till depån för att kunna genomföra kontrollen. Innehavaren av ett trafiktillstånd ska ställa nödvändiga lokaler och anordningar till förfogande för genomförande av kontrollen och även i övrigt bistå vid kontrollen. Kontroller får inte genomföras i lokaler som används för permanent boende.

Kontrollmyndigheten har rätt att i sin besittning ta det material som ska kontrolleras eller en kopia framställd av materialet för kontroll annanstans, om detta är möjligt utan att föranleda tillståndshavaren oskälig olägenhet. Materialet ska returneras omedelbart när det inte längre behövs.

25 §

Fordon som används i trafik

Innehavaren av ett tillstånd som berättigar till att bedriva trafik svarar för att de fordon som används i den tillståndspliktiga trafiken

1) innehas uteslutande av tillståndshavaren,

25 §

Fordon som används i trafik

Innehavaren av ett trafiktillstånd svarar för att de fordon som används i den tillståndspliktiga trafiken

1) innehas uteslutande av tillståndshavaren,

vilket antecknats i fordonsregistret, eller

2) används av tillståndshavaren på grundval av ett skriftligt hyresavtal, varvid hyresavtalet i original eller en bestyrkt kopia av det *skall medföras i fordonet*; om fordonets hyrestagare inte är dess förare, skall skriftlig utredning om att föraren är anställd hos hyrestagaren medföras i fordonet.

Innehavaren av ett tillstånd som berättigar till att bedriva trafik svarar för att det fordon som används i tillståndspliktig trafik har namnet och kontaktuppgifterna för innehavaren av gemenskapstillstånd, inrikes trafikstillstånd eller tillstånd för trafiktraktor tydligt antecknade på en synlig plats.

Vad som bestäms i 1 och 2 mom. gäller inte ett ersättande fordon som används på grund av att det fordon som vanligen används för transporter under en kort tid är ur funktion.

26 §

Dödsboms och konkursboms rätt att fortsätta trafiken

Avlider en tillståndshavare, får dödsboet under högst 18 månader fortsätta trafiken, förutsatt att dödsboet inom tre månader från dödsdagen för godkännande hos tillståndsmyndigheten anmäler en person som ansvarar för tillståndshavarens förpliktelser och som uppfyller villkoren enligt 8 § 1 mom. 1 och 3 punkten.

Om en tillståndshavare försätts i konkurs får konkursboet fortsätta trafiken i högst tre månader från konkursens början. Under denna tid svarar de som förvaltar konkursboet för tillståndshavarens förpliktelser.

vilket antecknats i fordonsregistret, eller

2) används av tillståndshavaren på grundval av ett skriftligt hyresavtal, varvid hyresavtalet i original eller en styrkt kopia av det och, om fordonets hyrestagare inte är dess förare, en skriftlig utredning om att föraren är anställd hos hyrestagaren, *ska medföras i fordonet*.

Innehavaren av ett trafikstillstånd svarar för att det fordon som används i tillståndspliktig trafik har namnet och kontaktuppgifterna för innehavaren av trafikstillståndet tydligt antecknade på en synlig plats. *Den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen eller Statens ämbetsverk på Åland kan på ansökan av transportsäkerhetsskäl befria innehavaren av ett trafikstillstånd från skyldigheten att ha kontaktuppgifterna antecknade.*

Tillståndshavaren ska utan obefogat dröjsmål lämna en anmälan till fordonstrafikregistret om att ett fordon som används i trafik tas i yrkesmässig trafik.

Vad som bestäms i 1—3 mom. gäller inte ett ersättande fordon som används på grund av att det fordon som vanligen används för transporter under en kort tid är ur funktion.

(26 § upphävs)

29 §

Skyldighet att visa upp dokument

Ett giltigt trafikstillstånd eller en kopia av ett gemenskapstillstånd, ett transportstillstånd

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

samt ett förartillstånd, bevis enligt artikel 8.3 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik eller ett hyresavtal, en kopia eller en utredning enligt 25 § 1 mom. 2 punkten ska vid behov medföras i fordonet när trafik bedrivs.

Dokument som avses i 1 mom. ska på anmodan visas upp för en polis-, tull- eller gränsbevakningsman.

Innehavaren av trafiktillstånd ska på anmodan visa upp ett giltigt trafiktillstånd för beställaren.

31 §

Rättelseyrkande och ändringssökande

I Trafiksäkerhetsverkets beslut om tillåtelse att delta i provet som avses i 11 § och i underkända provprestationer får ändring inte sökas genom besvär. Rättelse i beslut som gäller tillåtelse att delta i provet och rättelse i provprestationer får sökas hos Trafiksäkerhetsverket. Till beslutet ska fogas anvisningar om framställande av rättelseyrkande. Rättelseyrkandet ska framställas skriftligen inom 30 dagar från den dag då personen i fråga fick kännedom om avslaget. I 2 mom. bestäms om sökande av ändring i verkets beslut med anledning av rättelseyrkandet.

Ändring i beslut som fattats med stöd av denna lag får sökas på det sätt som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen (586/1996). Beslutet skall iakttas trots att ändring har sökts, om inte besvärsmyndigheten beslutar något annat.

32 §

Straffbestämmelser

Den som bedriver trafik som avses i denna lag utan behörigt tillstånd, skall för olovligt bedrivande av godstrafik dömas till böter eller fängelse i högst sex månader.

Den som överlämnar ett tillstånd för att användas av någon annan, underlåter att göra den anteckning som avses i 25 § 2 mom., åsidosätter den skyldighet att lämna uppgifter som avses i 27 § eller underlåter att iakttä vad som bestäms i 29 §, skall för brott mot be-

31 §

Omprövning och ändringssökande

I Trafiksäkerhetsverkets beslut om tillåtelse att delta i provet som avses i 11 § samt i underkända provprestationer får omprövning begäras hos Trafiksäkerhetsverket. Bestämmelser om omprövningsförfarande finns i förvaltningslagen.

Bestämmelser om sökande av ändring i beslut som närings-, trafik- och miljöcentralen och Statens ämbetsverk på Åland fattat med stöd av denna lag eller de EG-rättsakter som nämns i 2 § finns i förvaltningsprocesslagen (586/1996). Beslutet kan verkställas trots att det inte har vunnit laga kraft, om inte något annat bestäms i beslutet.

32 §

Straffbestämmelser

Den som överlämnar ett tillstånd för att användas av någon annan, underlåter att göra den anteckning som avses i 25 § 2 mom. eller försummar den anmälningsskyldighet som avses i 25 § 3 mom., åsidosätter den skyldighet att lämna uppgifter som avses i 27 § eller

stämmelserna i lagen om kommersiell gods-transport på väg dömas till böter.

underlåter att iaktta vad som bestäms i 29 §, ska för brott mot bestämmelserna i lagen om kommersiell godstransport på väg dömas till böter.

En i handelsregistret antecknad beställare eller dennes företrädare som beställer en transport som fordrar trafiktillstånd och som är medveten om att transportören inte har ett trafiktillstånd som är giltigt i Finland, ska för försummelse av beställarens utredningsskyldighet dömas till böter eller samfundsbot.

33 §

Personregisteruppgifter

Tillståndsmyndigheten har rätt att få uppgifter ur straffregistret, bötesregistret, fordonstrafikregistret och utsökningsregistret samt skatteskuldsuppgifter av skatteförvaltningen för behandling av ärenden som gäller beviljande, förnyande och återkallande av gemenskapstillstånd, inrikes trafiktillstånd och tillstånd för trafiktraktor.

33 §

Rätt att få registeruppgifter och andra kontrolluppgifter

Den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen och Statens ämbetsverk på Åland har trots sekretessbestämmelserna rätt att få nödvändiga uppgifter ur straffregistret, bötesregistret, fordonstrafikregistret, utsökningsregistret, näringsförbudsregistret och skatteförvaltningens datasystem om dem som söker trafiktillstånd och innehavare av trafiktillstånd, trafikansvariga samt företagets verkställande direktör och ansvariga bologsmän för behandlingen av ärenden som gäller beviljande av trafiktillstånd och i artiklarna 4 och 6 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik avsedda gemenskapstillstånd, kontroll av förutsättningarna för beviljande av tillstånd, återkallande av tillstånd, varningar och i artikel 14 i EU:s förordning om trafikidkare avsedda personers olämplighet samt för återlämnande av den säkerhet som ställts för att visa trafikidkarens solvens.

Den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen och Statens ämbetsverk på Åland har trots sekretessbestämmelserna rätt att för genomförande av den kontroll som avses i artikel 12 i EU:s förordning om trafikidkare få uppgifter av polisen, Skatteförvaltningen, tullverket, arbetarskyddsförvaltningen och Trafiksäkerhetsverket om företagskontroller som gäller dem som innehar trafiktillstånd och andra uppgifter som är nödvändiga för att bedöma huruvida förutsättningarna enligt 8 § för beviljande av trafiktillstånd uppfylls.

Denna lag träder i kraft den 20 . Lagens 5 a § och 32 § 3 mom. träder dock i kraft den 20 .

De trafiktillstånd som beviljats innan denna lag träder i kraft gäller den tid som anges i tillstånden.

De intyg över avlagd trafikföretagarkurs och avlagt skriftligt examensprov som utfärdats innan denna lag träder i kraft gäller som sådana.
