

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

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås att lagen om kommersiell godstransport ska ändras. Rådets förordning om förutsättningar för transportföretag att utföra inrikes godstransporter på väg i en medlemsstat där de inte är etablerade ger medlemsstaternas transportföretag rätt att tillfälligt utföra inrikes vägtransporter i en annan medlemsstat. Begreppet tillfälligt definieras inte närmare.

Det föreslås att bestämmelser om tillåten tillfällig trafik ska utföras på nationell nivå och att de skall gälla tills gemenskapslagstiftning om saken utfärdas. Det ska vara tillåtet att idka trafik i en veckas tid från det att fordonet anlände till Finland.

Lagen avses träda i kraft sommaren 2009.

MOTIVERING

1 Nuläge

I rådets förordning (EEG) nr 3118/93 om förutsättningar för transportföretag att utföra inrikes godstransporter på väg i en medlemsstat där de inte är etablerade finns det bestämmelser om medlemsstaternas skyldighet att tillåta trafikidkare från en annan medlemsstat att idka trafik tillfälligt på medlemsstatens område, nedan *cabotage*. Enligt artikel 1 i förordningen ska varje vägtransportföretag som utför yrkesmässig trafik och som innehar det gemenskapstillstånd som avses i förordning (EEG) nr 881/92 ha rätt, enligt de villkor som fastställs i förordningen, att utföra tillfälliga inrikes vägtransporter 'cabotage', i en annan medlemsstat, utan att ha säte i eller på annat sätt vara etablerat i den staten.

Syftet med att tillåta cabotage har inte bara varit att öppna marknaden, utan även att förbättra transportekonomin och att minska utsläppen genom att minska körningen med tomma fordon.

Uttrycket "tillfälliga" som används i artikeln har inte definierats närmare, och olika begränsningar har därför införts i olika medlemsstater under de senaste åren. Europeiska gemenskapernas kommission har inte ingripit i dessa begränsningar. I Finland finns det inga uttryckliga begränsningar. Det kan möjligen anses vara förbjudet att ingå varaktiga transportavtal som gäller tills vidare, men någon närmare definition av vad som är tillfälligt har inte uppstått. Det finns inga rättsfall som gäller denna fråga.

Förordningen lämnar rum för tolkning och försvårar verksamheten på transportmarknaden och tillsynen över cabotaget.

Användningen av utlandsregistrerade fordon i Finland begränsas genom statsrådets förordning om registrering av fordon (893/2007). Enligt 42 § i förordningen får en person som är stadigvarande bosatt i Finland här använda ett fordon registrerat i en EES-stat under 30 dagar efter det att fordonet införts till dess att fordonet registreras här. Be-

stämmelser om rätten för ett utländskt bolag och en utländsk fysisk person att använda ett fordon som är registrerat i en stat som har anslutit sig till Genève- och Wienkonventionerna om vägtrafik (FördS 11/1959 och 30/1986) finns i 43 § i samma förordning. Enligt paragrafen får den som saken gäller under vissa villkor tillfälligt använda en för sitt eget behov införd paket- eller lastbil i högst ett år räknat från inresedagen.

År 2007 var andelen cabotage i Finland 0,04 % av landsvägarnas 26 miljarder tonkilometer. För närvarande finns det inga exakta uppgifter om transporternas omfattning. Enligt de uppgifter som polisen och tullen fått genom sin övervakning har cabotaget ökat i någon mån, men särskilt omfattande är det ännu inte.

Bristerna i tillsynen kan leda till osund konkurrens, dvs. att transportföretagare från andra stater vinner fördelar med att etablera sig någon annanstans än i Finland. Om alla bestämmelser efterlevdes skulle det knappast uppstå någon osund konkurrens.

Skatterna i anslutning till transporttjänster, såsom accis på bränsle och fordonsskatt, skiljer sig inte på något avgörande sätt från varandra i de olika medlemsstaterna. Mervärdesskatt betalas i den stat där transporttjänsten tillhandahålls, dvs. i Finland om cabotagetransporten sker här.

Förarnas löner varierar däremot mera. I lagen om utstationerade arbetstagare (1146/1999) förutsätts det dock att den finska lagstiftningen om anställningsförhållanden följs bland annat när det gäller bestämmelserna om betalning av minimilön och om arbetstid och semester. Några skillnader uppstår alltså inte heller här, om lagen iakttas. I inkomsterna för företagare som kör med egen bil kan man inte ingripa genom lagstiftning, så i detta fall kan skillnader uppstå. Man kan dock säga att fortlöpande arbete i Finland kräver en finsk inkomstnivå och att det inte är lönsamt att till exempel komma över med fartyg från Estland enbart för att utföra transporter.

Lagen om beställarens utredningsskyldighet och ansvar vid anlitande av utomstående arbetskraft (1233/2006) förutsätter bland annat att den som beställer en transporttjänst ska reda ut att beskattning och kollektivavtal iakttas, om värdet på avtalet är minst 7 500 euro eller arbetet pågår minst 10 dagar. Det är emellertid svårt att övervaka att skatter, löner och socialskyddsavgifter som ska betalas i en annan stat verkligen har betalats. Eventuella uppgifter från myndigheterna i en annan stat fås i allmänhet först efter det att transportuppgiften är utförd.

Sammanfattningsvis kan man konstatera att kostnadsnivån när det gäller laglig verksamhet inte skiljer sig mycket mellan finska och till exempel estniska transportföretag när transporten sker inom Finland, men att det i dag är svårt att förhindra grå ekonomi vid cabotagetransport och att sådan sannolikt förekommer.

2 Föreslagna ändringar

Kommissionen har föreslagit att gränsen för tillåtet cabotage ska vara tre transporter inom en vecka efter det att ett fordon har kommit in i landet i syfte att utföra ”internationell transport”. Statsrådet har sänt skrivelsen U 32/2007 rd om förslaget till riksdagen. Definitionen har godkänts av rådet och Europaparlamentet understöder den i det första skedet, men vill att cabotage gradvis ska släppas fri före 2014. Ett skäl till att begränsa cabotaget är att det är svårt att övervaka att lagstadgade skyldigheter iakttas.

Fordon från EU staterna anländer till Finland med fartyg eller över landsgränserna från Norge och Sverige. Vid sjötransporter kan fordonen ofta identifieras genom båtbiljetten, men fordon som anländer över landsgränserna behöver något annat bevis för ankomstdatumet. Vid internationell transport räcker det i allmänhet med den obligatoriska CMR fraktsedeln, men för det fall att den saknas eller tidpunkten för ankomsten inte framgår av den, föreslås det i propositionen att tidpunkten för inresan i landet kan anges genom en stämpel av tullen eller på något annat motsvarande sätt. Tullen har endast ett fåtal verksamhetsställen vid gränsen till Sverige och Norge och de är inte öppna kontinuerligt.

Av denna anledning skulle det ofta vara oskäligt svårt att få en stämpel av tullen och därför bör även andra tillförlitliga sätt tillåtas. Samtidigt föreslås det att i lagen om kommersiell godstransport på väg (693/2006) 30 § preciseras så att de transportdokument som ska medföras ska hänföra sig till den transport som pågår eftersom det i tillsynen har godkänts även andra dokument..

Förslaget tillåter cabotage endast i samband med internationella transporter. Det utesluter transporter där man kommer till Finland enbart i syfte att utföra cabotage. I praktiken kommer till exempel transport av schaktmaterial ganska sällan att vara tillåten, eftersom marksubstanser sällan transporteras över gränserna. Dessutom förutsätter förslaget att Finland ska vara slutmålet för den internationella transporten, dvs. att cabotage som utförs i samband med genomfart inte ska omfattas.

Svårigheten i att övervaka att bestämmelserna efterlevs och den risk för osund konkurrens som detta ger upphov till är en motivering till att införa kommissionens förslag i Finland redan innan den nya rättsakten träder i kraft. En motsvarande lag har trätt i kraft i Tyskland.

Kommissionens förslag och den ståndpunkt som rådet har antagit begränsar cabotaget till tre transporter. Även i Tyskland har transporternas antal begränsats till tre. På vägarna är dock antalet transporter svårt att övervaka. Därför föreslås det i propositionen att antalet transporter som utförs med ett fordon inte begränsas. Obligatoriska kontrolldokument för varje fordon skulle vara en möjlighet till övervakning av antalet transporter på vägarna. Europaparlamentet har i sin egen ståndpunkt föreslagit att kommissionen utreder möjligheten att införa obligatoriska transportdokument.

Förslaget grundar sig på rådets och Europaparlamentets ståndpunkter, men eftersom det ännu inte har fattats något beslut om den kommande rättsakten kan giltighetstiden för den nationella bestämmelsen inte begränsas. I samband med att gemenskapens rättsakt träder i kraft bör den bestämmelse som ingår i detta förslag upphävas till de delar den ersätts av gemenskapens rättsakt.

3 Propositionens konsekvenser

Om förslaget godkänns blir rättsläget klara-re, men det lagliga cabotaget begränsas inte. Förslaget har alltså knappast några konsekvenser för transportmarknaden. Det dokument som behövs för att bevisa när inresa i landet skedde är ett sådant som redan nu är i användning. Förslaget har alltså inga konsekvenser för transportkostnaderna.

Om förslaget godkänns både förbättras övervakningen av grå ekonomi och förhindras grå ekonomi från att uppstå.

En transport som utförs utan tillstånd eller utan dokument som anger tidpunkten för inresan i landet får avbrytas med stöd av 30 § i lagen om kommersiell godstransport på väg. Dessutom kan den som bedriver transportverksamheten, dvs. transportören, straffas enligt 32 §. Föraren gör sig inte skyldig till någon straffbar handling. Ett avbrott i transporten är vanligtvis så dyrt för den som bedriver transportverksamhet att det räcker som sanktion.

4 Beredningen av propositionen

Regeringens proposition har beretts vid kommunikationsministeriet i samarbete med justitieministeriet, social- och hälsovårdsministeriet, inrikesministeriet, Fordonsförvaltningscentralen och tullen.

Utlåtande om propositionen har begärts hos justitieministeriet, social- och hälsovårdsministeriet, inrikesministeriets polisavdelning, arbets- och näringsministeriet, tullen, Fordonsförvaltningscentralen, Finlands Transport och Logistik SKAL rf, Finlands Speditörförbund rf, Finlands näringsliv rf, Infra rf, Logistiikkayritysten Liitto ry och Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry. Propositionen vann i huvudsak understöd i utlåtandena. SKAL ville att antalet transporter skulle begränsas till tre och att obligatoriska dokument skulle medföras med tanke på tillsynen över att begränsningen iakttas. Finlands näringsliv ansåg att det inte behövs någon nationell bestämmelse eftersom gemenskapen ska komma med en rättsakt. Efter utlåtandena har kommissionens förslag behandlats mellan rådet och Europaparlamentet i ett förlikningsförfarande. Det verkar som om det slutliga resultatet följer regeringens proposition. I början av mars fanns det dock inte uppgift om någon närmare ordalydelse eller om ikraftträdande.

5 Ikraftträdande

Lagen föreslås träda i kraft sommaren 2009.

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
ändras i lagen av den 21 juli 2006 om kommersiell godstransport på väg (693/2006) 29 och 30 § samt
fogas till lagen en ny 6 a § som följer:

6 a §

Tillfällig trafik

Med ett gemenskapstillstånd som utfärdats 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 tillfälligt utföra transport inom Finland i högst en vecka från den dag fordonet har anlänt till Finland.

Tidpunkten för när fordonet anlände till Finland ska påvisas genom tullens anteckning i ett dokument som hänför sig till transporten, genom en båtbiljett eller på något annat tillförlitligt sätt.

29 §

Skyldighet att visa upp dokument

Då trafik bedrivs ska vid behov ett giltigt inrikes trafiktillstånd, tillstånd för trafiktraktor eller transporttillstånd i original eller en kopia av ett gemenskapstillstånd samt ett förartillstånd, ett dokument enligt 6 a § som anger tidpunkten för när fordonet anlände till Finland eller ett hyresavtal, en kopia eller en utredning enligt 25 § 1 mom. 2 punkten medföras i fordonet.

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

30 §

Avbrytande av en transport

En polis-, tull- eller gränsbevakningsman ska avbryta en transport om den som utför transporten inte genast kan visa upp ett sådant dokument som avses i 29 § och som hänför sig till transporten i fråga, om det inte föreligger särskilda skäl för att tillåta att transporten fortsätter.

Om en transport avbryts har en polis-, tull- eller gränsbevakningsmann rätt att vid behov ta hand om fordonets registerutdrag och registreringsskyltar. Dessa skall återlämnas när det inte längre föreligger någon grund för avbrytande av transporten.

Denna lag träder i kraft den 2009.

Helsingfors den 27 mars 2009

Republikens President

TARJA HALONEN

Trafikminister *Anu Vehviläinen*

*Bilaga
Parallelltext*

Lag

om ändring av lagen om kommersiell godstransport på väg

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

6 a §

Tillfällig trafik

Med ett gemenskapstillstånd som utfärdats 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 tillfälligt utföra transport inom Finland i högst en vecka från den dag fordonet har anlänt till Finland.

Tidpunkten för när fordonet anlände till Finland ska påvisas genom tullens anteckning i ett dokument som hänför sig till transporten, genom en båtbiljett eller på något annat tillförlitligt sätt.

29 §

Skyldighet att visa upp dokument

Då trafik bedrivs skall vid behov ett giltigt inrikes trafikstillstånd, tillstånd för trafiktraktor eller transporttillstånd i original eller en kopia av ett gemenskapstillstånd samt ett förartillstånd eller ett hyresavtal, en bestyrkt kopia av det eller en utredning enligt 25 § 1 mom. 2 punkten medföras i fordonet.

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

29 §

Skyldighet att visa upp dokument

Då trafik bedrivs ska vid behov ett giltigt inrikes trafikstillstånd, tillstånd för trafiktraktor eller transporttillstånd i original eller en kopia av ett gemenskapstillstånd samt ett förartillstånd, *ett dokument enligt 6 a § som anger tidpunkten för när fordonet anlände till Finland eller ett hyresavtal, en kopia eller en utredning enligt 25 § 1 mom. 2 punkten medföras i fordonet.*

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

30 §

Avbrytande av en transport

En polis-, tull- eller gränsbevakningsman skall avbryta en transport om den som utför transporten inte genast kan visa upp ett sådant dokument som avses i 29 §, om det inte föreligger särskilda skäl för att tillåta att transporten fortsätter.

Om en transport avbryts har en polis-, tull- eller gränsbevakningsmann rätt att vid behov ta hand om fordonets registerutdrag och registreringsskyltar. Dessa skall återlämnas när det inte längre föreligger någon grund för avbrytande av transporten.

30 §

Avbrytande av en transport

En polis-, tull- eller gränsbevakningsman ska avbryta en transport om den som utför transporten inte genast kan visa upp ett sådant dokument som avses i 29 § *och som hänför sig till transporten i fråga, om det inte föreligger särskilda skäl för att tillåta att transporten fortsätter.*

Om en transport avbryts har en polis-, tull- eller gränsbevakningsmann rätt att vid behov ta hand om fordonets registerutdrag och registreringsskyltar. Dessa skall återlämnas när det inte längre föreligger någon grund för avbrytande av transporten.

Denna lag träder i kraft den 2009