

KOMMUNIKATIONSUTSKOTTETS BETÄNKANDE 12/2006 rd

Regeringens proposition med förslag till revidering av lagstiftningen om kommersiella godstransporter och utbildning av vägtrafikföretagare

INLEDNING

Remiss

Riksdagen remitterade den 4 april 2006 en proposition med förslag till revidering av lagstiftningen om kommersiella godstransporter och utbildning av vägtrafikföretagare (RP 24/2006 rd) till kommunikationsutskottet för beredning.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- regeringsråd Jorma Hörkkö, kommunikationsministeriet
- enhetschef Ari Herrala, Fordonsförvaltningscentralen
- direktör Pentti Mäkinen, Centralhandelskammaren
- konkurrensråd Riitta Ryhänen, Konkurrensverket
- chef Kari Rantala, rörliga polisen

- trafikingenjör Silja Siltala, Finlands Kommunförbund
- verkställande direktör Harri Kolu, Lähettiryhmä Oy
- verkställande direktör Matti Peltola, Koneyrittäjien Liitto
- ombudsman Ilpo Mattila, Centralförbundet för lant- och skogsbruksproducenter MTK rf
- direktör Iiro Lehtonen, Finlands Transport och Logistik SKAL rf
- avdelningschef Kimmo Laukkanen, Finlands Schaktentreprenörers Centralförbund.

Skriftligt utlåtande har lämnats av

- justitieministeriet
- Utbildningsstyrelsen
- A-Besiktning Ab
- Linja-autoliitto.

PROPOSITIONEN

Regeringen föreslår lagar om kommersiella godstransporter på väg och om utbildning av vägtrafikföretagare. Enligt förslaget skall den nuvarande lagen om tillståndspliktig godstrafik på väg upphävas. Regeringen föreslår också ändringar i lagen om tillståndspliktig persontrafik på väg, lagen om fordonstrafikregistret och lagen om Fordonsförvaltningscentralen.

Lagen om kommersiella godstransporter på väg avses innehålla bestämmelser om vilka transporter som kräver tillstånd, vad som krävs för att få tillstånd och hur tillstånd förnyas, ändras och återkallas samt om trafikansvariga, internationella transporttillstånd och tillståndsmynligheten.

Regeringen föreslår att trafiktillståndssystemet bibehålls i stort sett oförändrat. Tillstånden avses vara gemenskapstillstånd, tillstånd för inrikestrafik och tillstånd för trafiktraktor. Meningen är att nya tillstånd för inrikestrafik inte heller i fortsättningen skall beviljas. Tillstånd att bedriva trafik skall enligt förslaget beviljas av länsstyrelsen.

Förslaget innebär vidare att definitionen av tillståndspliktiga transporter förtydligas så att förarens arbetsinsats vid lastning och lossning skall innefattas i transportandelen när behovet av tillstånd provas.

Fordon med en totalvikt under 2 400 kilo skall enligt regeringens förslag befrias från tillståndsplikt. För närvarande är gränsen 1 700 kilo. Lokala transporter inom hemvården och transporter i anknytning till kommunens undervisningsväsen som utförs med kommunens fordon skall enligt förslaget befrias från tillståndsplikt. Dessutom föreslås befrielse från tillståndsplikt för vissa transporter i anknytning till väg- och gatu-hållning, vissa av kommunernas och samfundens egna transporter och transporter inom vissa typer av kommunal service, postutdelning och liktransporter samt transporter i samband med yrkesutbildning.

Det skall också bli lättare att helt eller för viss tid återkalla ett tillstånd som beviljats för ett bestämt fordon när en tillståndshavare eller den trafikansvarige i företaget väsentligt eller upprepade gånger bryter mot bestämmelser eller föreskrifter. Enligt förslaget skall det vara möjligt att återkalla ett fordonsspecifikt tillstånd också till följd av förarens försummelser.

I syfte att bekämpa den svarta ekonomin föreslås det att polisen skall få rätt att avbryta en transport om föraren inte har ett sådant förartillstånd som EU-bestämmelserna kräver. Dessutom måste tillståndsinnehavarens namn och kontaktuppgifter i fortsättningen tydligt anges på synlig plats på fordonet.

Transporttillstånd för internationella transporter skall enligt förslaget även i fortsättningen beviljas av tullen eller Fordonsförvaltningscentralen.

Den yrkesmässiga kompetens som krävs för tillståndet påvisas med ett intyg som utfärdas av Fordonsförvaltningscentralen. Lagen föreslås få bestämmelser om trafikföretagarkurser, prov och intyg.

Lagen om utbildning av vägtrafikföretagare avses innehålla bestämmelser om ansökan, beviljande och återkallande av tillstånd att utbilda trafikföretagare. Det kommer enligt förslaget att krävas tillstånd för att få ge trafikföretagarutbildning. Tillståndet att ge utbildning måste enligt förslaget beviljas, om den sökande uppfyller lagens villkor. Tillståndet att utbilda trafikföretagare skall beviljas av Fordonsförvaltningscentralen, som också skall övervaka ordnandet av utbildningen.

Det föreslås att lagen om tillståndspliktig persontrafik på väg ändras på det sätt som den föreslagna lagen om utbildning av vägtrafikföretagare kräver. Dessutom föreslår regeringen smärre ändringar av lagen om fordonstrafikregistret och lagen om Fordonsförvaltningscentralen.

Lagarna avses träda i kraft sommaren 2006 och delvis 2007.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Allmän motivering

Med hänvisning till propositionen och övrig utredning finner utskottet att propositionen behövs och att den tjänar sitt syfte. Utskottet tillstyrker lagförslaget, men med följande anmärkningar och ändringsförslag.

Trafiktraktorer

Enligt 7 § 1 mom. 5 punkten skall det inte krävas tillstånd för transporter med trafiktraktorer, om transporterna hör samman med jord- och skogsbruk eller djur- eller fiskerihushållning och om transportkostnadernas andel utgör högst 30 procent av hela näringsverksamhetens direk-

ta kostnader under räkenskapsperioden. Utskottet har gjorts uppmärksam på att definitionen av trafiktraktor och fordonets olika användningsändamål medför problem.

Med trafiktraktor avses för det första lastbärande traktorer med hydraulisk ledramstyrning som är avsedd för godstransport, dvs. en s.k. dumper, som redan i sig har ett lastflak och inte ser ut som en vanlig traktor. En trafiktraktor är också en annan för godstransport använd traktor som är utrustad med en släpvagn vars kopplingsmassa är större än 10 ton, och det är inte fråga om jord- och skogsbrukstransporter. I besiktningen skall en trafiktraktor godkännas som trafiktraktor, om den inte redan som ny godkänts som både jordbruks- och trafiktraktor. Problemet består i att kombinationen traktor och släpvagn kan vara både jordbrukstraktor och trafiktraktor.

Trafiktraktorer omfattas inte av kravet på periodiska besiktningar. Enligt rörliga polisen är det svårt att i trafikövervakningen notera både traktorns och släpvagnens skick. Det framgick under sakkunnigutfrågningen att det är viktigt att trafiktraktorerna och deras släpvagnar i framtiden omfattas av såväl registrering som periodiska besiktningar. Utskottet instämmer.

Det krävs körkort i klass C, dvs. lastbilskort, av den som vill transportera gods med trafiktraktor. Detta medför problem i jordbrukarfamiljer om familjemedlemmarna skall hjälpa till genom att köra traktor. Enligt ministeriets tolkning får en 15-åring med T-körkort inte köra traktor som godkänts både som jordbrukstraktor och som trafiktraktor; detta gäller också när jordbrukslägenheten gör egna jord- och skogsbrukskörningar. Detta leder till stora problem i praktiken för de jordbrukare som fraktar gods med jordbruks/trafiktraktor som bisyssla. Då krävs nämligen C-körkort. En sådan dubbelanvändning medför alltså högre krav på dessa traktorförare än på dem som för vanlig traktor. Utskottet anser emellertid att man alltid skall kunna använda sin traktor fullt ut i fråga om det ursprungliga användningsändamålet, dvs. jord- och skogsbrukskörningar. I detta avseende måste situationen bli klarare.

Trafiktraktorer omfattas av övervakningen av kör- och vilotider om körningen kräver tillstånd, dvs. trafiktillstånd. Enligt rörliga polisen är det ytterst sällsynt att man inom trafikövervakningen påträffar fall där trafiktraktorer överskridit dygnskörtiden eller där föraren brutit mot bestämmelserna om vilotider. Normalsträckorna för traktorer är mycket korta (under 10 km) och i praktiken förekommer det knappt alls några kör- och vilotidsförseelser.

Traktorer måste drivas med skattepliktigt bränsle eller så måste ägaren betala skatt per dag som traktorn inte används för jord- och skogsbrukskörningar. Detta system har visat sig vara bra för jordbrukarna, men tyvärr ger det också upphov till tolkningsproblem. Enligt de sakkunniga som hörts finns det väldigt många olika tolkningar, och i praktiken förekommer det fortfarande många körningar som egentligen kräver ett förhandsavgörande från Fordonsförvaltningscentralen i fråga om bränslet. Det faktum att vissa aktörer använder skattepliktigt eller skattefritt bränsle beroende på situationen och att vissa bara använder skattepliktigt bränsle kan också leda till situationer som snedvrider konkurrensen.

Det är oroväckande att det finns oklarheter i fråga om trafiktraktorer: oklarheterna gäller trafiktillstånden, de skattepliktiga och skattefria bränslena och vilken körkortsklass som krävs. Även avsaknaden av periodiska besiktningar är ett problem. Alla dessa problemsituationer kräver en övergripande utredning i syfte att finna fungerande lösningar. Därför föreslår utskottet att riksdagen skall godkänna ett uttalande om att regeringen utifrån en övergripande utredning skall vidta behövliga åtgärder i syfte att finna fungerande lösningar i fråga om trafiktraktorer (*Utskottets förslag till uttalande*).

Övriga frågor

Utskottet pekar på att tillstånd för bedrivande av trafik enligt 6 § kräver solvens, som definieras i 13 §. Enligt 20 § kan tillståndet återkallas, om tillståndshavaren inte längre uppfyller kraven för att beviljas tillstånd. I fråga om solvenskra-

vet och kravet på yrkesskicklighet skall tillståndsmyndigheten innan tillståndet återkallas ge tillståndshavaren tillfälle att korrigera bristen.

I detta sammahang vill utskottet ta upp frågan om skuldsanering. Enligt justitieministeriets syn spelar det i fråga om bedömningen av någons solvens inte någon roll huruvida de ursprungliga skuld villkoren längre är i kraft eller om de ändrats i samband med en företagssanering eller genom ett frivilligt avtal mellan borgenären och gäldenären. Utskottet ser en risk för att kostnadsunderlaget för företag i skuldsanering snedvrids i förhållande till företag som svarar för sina åtaganden fullt ut. Utskottet anser att skuldsanerings inverkan på erhållande och återkallande av tillstånd bör utredas. Utskottet ser ett problem i att skuldsaneringssystemet kan leda till en snedvridning av konkurrensen.

Detaljmotivering

Lag 1

7 §. *Kommersiell trafik som är befriad från tillståndsplikt.* Utskottet anser att den föreslagna övre gränsen på 2 400 kilo i 1 mom. 1 punkten är hög. Som motiv framför regeringen att person- och paketbilsmodellernas totalmassa har ökat. Detta förklaras delvis av att fordonens säkerhetsegenskaper har förbättrats. Utskottet anser ändå att en höjning av viktgränsen till 2 400 kilo är onödigt stor med avseende på den högre totalmassan och föreslår därför en övre gräns på 2 000 kilo.

Enligt uppgift motsvarar 2 punktens definition av utbildare när det gäller yrkesundervisning av förare inte den terminologi som nu för tiden används i författningar. Därför föreslår utskottet att man enligt den punkten skall tillåta transport utan tillstånd i fråga om godstransporter i samband med yrkesundervisning av förare, om undervisningen ges av någon som har tillstånd att ordna utbildning.

I 1 mom. 5 punkten föreslås kommunen utgöra gränsen för transporter med trafiktraktor. Det som är problematiskt när det gäller en sådan

gränsdragning är att kommunerna i Finland varierar stort i fråga om areal. Dessutom kan det hända att en näringsidkares jord- eller skogsbrukslägenhet eller verksamhetsställe för djur- och fiskerihushållning ligger i omedelbar närhet av kommungränsen, till och med så att ägorna delvis finns i grannkommunen. Därför föreslår utskottet i stället som gräns en radie på 50 kilometer från en näringsidkares jord- och skogsbrukslägenhet eller verksamhetsstället för djur- och fiskerihushållning samt dessutom den kommun där lägenheten eller verksamhetsstället finns. Begränsningar som bygger på kilometer finns bl.a. i artiklarna 3 och 13 i Europaparlamentets och artiklarna 4 och 13 i rådets förordning (EG) nr 561/2006 och rådets förordning 3820/85, som båda gäller kör- och vilotider inom vägtransporterna. Den senare förordningen skall följas till och med slutet av april 2007. Utskottet understryker att avståndet skall räknas i radie; hinder i terrängen kan nämligen innebära att vägavståndet blir märkbart större.

Dessutom har utskottet i de allmänna motiven pekat på vilka detaljer i fråga om trafiktraktorer som kräver en utredning.

I 6 punkten har utskottet rättat till den finska språkdräkten.

I fråga om 7 punkten framgick det under expertutfrågningen att propositionen också oavsiktligt innebär att inget tillstånd krävs för vägbyggnadstransporter. I den lagtext som regeringen föreslagit talas det om "spridning på vägar och gator" av marksubstanser, vatten, salt eller något annat motsvarande ämne i samband med väg- och gatuhållning. Enligt kommunikationsministeriet uttrycker formuleringen det som avsetts. Ingenting hindrar en omformulering, men det är inte heller nödvändigt att formulera om punkten. Utskottet anser dock att den formulering som framförts under sakkunnigutfrågningen är mer exakt och föreslår därför att punkten ändras så att den gäller väg- och gatuunderhåll.

Utskottet har i 1 mom. 8 punkten strukit ordet kommunkoncern, som för närvarande inte finns definierat i vår lagstiftning. Kommunallagen känner endast till begreppet "koncernbalansräkning", men någon definition av kommunkoncern

finns inte. Indirekt är emellertid en definition möjlig på grundval av lagen, t.ex. så här: "en kommun eller samfund där en kommun har bestämmande inflytande enligt 1 kap. 5 § i bokföringslagen". Utskottet föreslår att begreppet kommunkoncern ersätts med en sådan definition och att samma ändring görs i 9 punkten.

Konkurrensverket har i fråga om 9 punkten ansett att det inte får förekomma diskriminering mellan de kommunala transporter som utförs med ett tjänstelevererande företags fordon och de som kommunala fordon utför. Enligt inkommen utredning är det närmast fråga om mattransporter till kommunala inrättningar och skolor. I fråga om sådana transporter kommer befrielse från tillståndsplikt också ofta att ske med stöd av 1 punkten i samma moment, dvs. transporter sker med fordon under 2 000 kilo, eller så kan transporten ingå i arbetsprojekt enligt 4 punkten. I det senare fallet krävs tillstånd bara om transporten utgör mer än 30 % av projektet. Utskottet anser att det inte får förekomma diskriminering när det gäller transporter i anslutning till kommunalt ordnad social- och hälsovårdsservice samt kommunal ordnade undervisningstjänster. Utskottet föreslår således en bestämmelse om detta.

Utskottet har ändrat momentet i enlighet med den ovan anförda.

31 §. Rättelseyrkande och ändringssökande. Paragrafen innehåller bestämmelser om dels ändringssökande, dels förfarandet vid rättelseyrkande. Följaktligen föreslår utskottet att paragrafrubriken ändras så att båda nämns i rubriken.

Om en part skall yrka på rättelse av ett beslut genom ett särskilt föreskrivet rättelseförfarande innan besvär över beslutet kan anföras, skall man enligt 46 § 1 mom. i förvaltningslagen (434/2003) ges anvisningar om användning av ett sådant rättelsemedel samtidigt som beslutet meddelas. Utskottet föreslår att momentet nämner anvisningarna.

Utskottet har ändrat paragrafen i enlighet med detta krav.

35 §. Övergångsbestämmelser. Sakkunniga har under utfrågningen pekat på att 3 mom. i övergångsbestämmelsen bara gäller lastbilar och paketbilar, och inte trafiktraktorer. Enligt kommunikationsministeriet har avsikten inte varit att utesluta dessa traktorer från bestämmelsens räckvidd. Utskottet påpekar att momentet ändå bör rättas till så att "lastbil eller paketbil" utgår från de två berörda ställena i momentet. På så sätt beaktas också eventuella personbilar. Utskottet har formulerat om momentet i enlighet med detta.

Lag 3

25 §. Rättelseyrkande och ändringssökande. Paragrafen innehåller bestämmelser om dels ändringssökande, dels förfarandet vid rättelseyrkande. Följaktligen föreslår utskottet att paragrafrubriken ändras så att båda nämns i rubriken.

Om en part skall yrka på rättelse av ett beslut genom ett särskilt föreskrivet rättelseförfarande innan besvär över beslutet kan anföras, skall man enligt 46 § 1 mom. i förvaltningslagen (434/2003) ges anvisningar om användning av ett sådant rättelsemedel samtidigt som beslutet meddelas. Utskottet föreslår att momentet nämner anvisningarna.

Utskottet har ändrat paragrafen i enlighet med detta krav.

Förslag till beslut

Med stöd av det ovan anförda föreslår kommunikationsutskottet

att lagförslag 2, 4 och 5 godkänns utan ändringar,

att lagförslag 1 och 3 godkänns med ändringar (Utskottets ändringsförslag) och

att ett uttalande godkänns (Utskottets förslag till uttalande).

*Utskottets ändringsförslag***1.****Lag****om kommersiell godstransport på väg**

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 kap.

Allmänna bestämmelser

1 och 2 §
(Som i RP)

2 kap.

Myndigheter

3 och 4 §
(Som i RP)

3 kap.

Tillståndssystemet

5 och 6 §
(Som i RP)

7 §

Kommersiell trafik som är befriad från tillståndsplikt

Tillstånd behövs inte för

1) transport av gods med ett fordon eller en fordonskombination vars största tillåtna totalmassa är högst 2 000 kilo,

2) transport av gods i samband med yrkesundervisning av förare, om den ges av en innehavare av tillstånd att ordna utbildning,

(3 och 4 punkten som i RP)

5) transport (*utesl.*) som hör samman med jord- och skogsbruk eller djur- eller fiskerihushållning och som utförs med en trafiktraktor som innehas av en näringsidkare inom dessa branscher, *när transporten sker inom en radie av 50 kilometer från en näringsidkares jord- och skogsbrukslägenhet eller verksamhetsställe för djur- och fiskerihushållning samt inom den kommun där lägenheten eller verksamhetsstället finns,*

(6 punkten som i RP. Utskottets ändringsförslag påverkar inte den svenska texten.)

7) spridning av marksubstanser, vatten, salt eller något annat motsvarande ämne på vägar eller gator i samband med *väg- och gatuunderhållet,*

8) intern transport som utförs av en koncern eller en därmed jämförbar sammanslutning, en kommun, en samkommun eller ett samfund, *där en kommun har bestämmande inflytande enligt 1 kap. 5 § i bokföringslagen,* med fordon som innehas av den som ordnar transporten,

9) transport i anslutning till sådan social- och hälsovårdsservice samt undervisningstjänster som en kommun, en samkommun eller ett samfund, *där en kommun har bestämmande inflytande enligt 1 kap. 5 § i bokföringslagen,* ordnar med fordon som innehas av den som ordnar transporten *eller av en näringsidkare som levererar tjänsterna,*

(10—12 punkten som i RP)

(2 och 3 mom. som i RP)

4 kap.
**Förutsättningar för beviljande av tillstånd för
bedrivande av trafik**

8—14 §
(Som i RP)

5 kap.
Trafikansvarig

15 och 16 §
(Som i RP)

6 kap.
Tillståndsförfarandet

17—21 §
(Som i RP)

7 kap.
Internationella transporter

22—24 §
(Som i RP)

8 kap.
Särskilda bestämmelser

25—30 §
(Som i RP)

31 §

Rättelseyrkande och ändringssökande

I Fordonsförvaltningscentralens beslut om tillåtelse att delta i provet som avses i 11 § och i underkända provprestationer kan ändring inte

sökas genom besvär. Rättelse i beslut som gäller tillåtelse att delta i provet och rättelse i provprestationer får sökas hos Fordonsförvaltningscentralen. *Till beslutet skall fogas anvisningar om framställande av rättelseyrkande.* Rättelseyrkandet skall 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 Fordonsförvaltningscentralens beslut angående rättelseyrkandet.

(2 mom. som i RP)

32—34 §
(Som i RP)

35 §

Övergångsbestämmelser

De trafiktillstånd och tillstånd för trafikföretagarutbildning som beviljats före denna lags ikraftträdande förblir gällande under den tid som anges i tillståndet.

De ansökningar om trafiktillstånd samt anmälningar om byte av den trafikansvarige, vilka har lämnats in före denna lags ikraftträdande men inte avgjorts när denna lag träder i kraft, avgörs i enlighet med bestämmelserna i denna lag.

En tillståndshavare som vid denna lags ikraftträdande har trafiktillstånd (*utesl.*) och den som vid lagens ikraftträdande är trafikansvarig i ett företag som bedriver yrkesmässig trafik (*utesl.*) anses uppfylla det krav på yrkesskicklighet som föreskrivs i denna lag.

Intyg som utfärdats före denna lags ikraftträdande över trafikföretagarkurser och skriftliga slutprov samt över praktisk erfarenhet förblir gällande som sådana. De läroinrättningar som utfärdat intygen skall lämna uppgifter om intygen till Fordonsförvaltningscentralen inom ett år från lagens ikraftträdande.

3.

Lag**om ändring av lagen om tillståndspliktig persontrafik på väg**

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen av den 15 februari 1991 om tillståndspliktig persontrafik på väg (343/1991) 2 § 7 punkt, 9 §, 9 b § 2 och 3 mom. samt 25 §, sådana de lyder, 2 § 7 punkten och 9 b § 2 och 3 mom. i lag 662/1994 samt 9 § i nämnda lag 662/1994 och i lag 871/1999 samt 25 § delvis ändrad i nämnda lag 662/1994, samt

fogas till lagens 2 §, sådan den lyder i nämnda lag 662/1994, en ny 9 punkt, till lagens 9 b § ett nytt 2 mom., varvid de ändrade 2 och 3 mom. och de nuvarande 4—6 mom. blir 3—7 mom. samt till lagen en ny 9 c och 9 d § som följer:

2, 9 och 9 b—9 d §
(Som i RP)

25 §

Rättelseyrkande och ändringssökande

(1 mom. som i RP)

I ett beslut om att ett prov som avses i 9 c § underkänts får ändring inte sökas genom besvär. Rättelse av en provprestation får sökas hos Fordonsförvaltningscentralen. *Till ett beslut om un-*

derkännande skall fogas anvisningar om framställande av rättelseyrkande. Rättelseyrkandet skall framställas skriftligen inom 30 dagar från den dag då personen i fråga fick kännedom om avslaget. I 3 mom. bestäms om sökande av ändring i Fordonsförvaltningscentralens beslut angående rättelseyrkandet.

(3 mom. som i RP)

Ikraftträdandebestämmelsen
(Som i RP)

Utskottets förslag till uttalande

Riksdagen förutsätter att regeringen på grundval av en övergripande utredning (inkl. periodiska besiktningar) vidtar

behövliga åtgärder för att trafiktraktorrernas status i lagstiftningen skall bli klarare. Utredningen skall överlämnas till kommunikationsutskottet 2007.

Helsingfors den 31 maj 2006

I den avgörande behandlingen deltog

ordf. Markku Laukkanen /cent
vordf. Matti Kangas /vänst
medl. Leena Harkimo /saml
Saara Karhu /sd
Inkeri Kerola /cent
Reino Ojala /sd (delvis)
Reijo Paajanen /saml
Erkki Pulliainen /gröna

Eero Reijonen /cent
Pertti Salovaara /cent
Arto Seppälä /sd
Timo Seppälä /saml
Lasse Virén /saml
Raimo Vistbacka /saf
ers. Lyly Rajala /saml.

Sekreterare var

utskottsråd Mika Boedeker.