

TRAFIKUTSKOTTETS BETÄNKANDE 7/2001 rd

Regeringens proposition med förslag till lag om ändring av lagen om tillståndspliktig godstrafik på väg

INLEDNING

Remiss

Riksdagen remitterade den 22 maj 2001 en proposition med förslag till lag om ändring av lagen om tillståndspliktig godstrafik på väg (RP 79/2001 rd) till trafikutskottet för beredning.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- äldre regeringssekreterare Risto Tanni, kommunikationsministeriet
- polisöverinspektör Pertti Luntiala, inrikesministeriet

- utredningschef Tuomas Huuho, Konkurrensverket
- verkställande direktör Jouko Malmirinta, Helsingin KTK Oy
- direktör Martti Peltola, Koneyrittäjien liitto
- sektionschef Ilpo Mattila, Centraförbundet för lant- och skogsbruksproducenter MTK
- logistikchef Markku Maukonen, Finlands Lastbilsförbund
- verkställande direktör Osmo Mettänen, Finlands Schaktentreprenörers Centraförbund
- verkställande direktör Matti Järvinen, Trafikskyddet.

PROPOSITIONEN

I propositionen föreslås en ändring av lagen om tillståndspliktig godstrafik på väg. Regeringen föreslår att transporter som sköts med trafiktraktorer samt med motorfordon vars totala massa är högst 1 700 kg befrias från tillståndsplikt. Preciserade bestämmelser föreslås för sådana transporter i samband med näringsverksamhet eller entreprenader som är befriade från tillstånds-

plikt. En grundläggande bestämmelse om utbildning för trafikföretagare införs i lagen. Att överlämna ett trafiktillstånd för att användas av någon annan skall bli straffbart. Därtill föreslås några mindre preciseringar och tillägg i lagen.

Lagen är avsedd att träda i kraft så snart som möjligt efter det att den har antagits och blivit stadfäst.

UTSKOTTETS STÄLLNINGSTAGANDEN

Allmän motivering

Av de orsaker som nämns i motiveringen till

propositionen och på grundval av erhållen utredning finner utskottet förslaget behövligt och

lämpligt. Utskottet tillstyrker lagförslaget utan ändringar med undantag för förslaget att trafiktraktorer skall befrias från kravet på trafiktillstånd. Dessutom kräver en del detaljer i lagförslaget preciseringar i motiven.

Detaljmotivering

Utskottet understryker att trafiktillstånden spelar en viktig roll när det gäller att säkerställa att godstrafiken följer lagbestämmelserna och att uppmärksamma kraven på trafiksäkerhet och en hållbar utveckling. EU-bestämmelserna kräver att åkarna genomgår utbildning, har yrkeskompetens, är solventa och har ett gott rykte för att få utöva sitt yrke. Tack vare trafiktillstånden kan det övervakas att företagare som vill etablera sig i branschen uppfyller kraven. Systemet spelar också en viss roll för bekämpningen av den ekonomiska gråzonen.

Regeringen föreslår att godstrafik med trafiktraktorer befrias från kravet på trafiktillstånd. Kravet på trafiktillstånd har i första hand motiverats med trafiksäkerheten. Därför har det setts som en fördel att de tunga transporter med traktor, som har kunnat konkurrera med den tillståndspliktiga lastbilstrafiken, omfattas av kravet på tillståndsplikt. Dessa kriterier gäller inte längre, anser regeringen.

Trafikutskottet anser att tunga godstransporter mot ersättning med traktor kan jämföras med liknande transporter med lastbil. Åkarna måste uppfylla samma krav på tillförlitlighet, yrkeskompetens och solvens. I motsats till regeringen anser trafikutskottet att tillståndsplikten också kan motiveras med trafiksäkerhetsskäl.

Ursprungligen hade trafiktraktorerna hydraulisk midjestyrning och var avsedda för att bära laster. De har oftast använts för kortare jordtransporter vid schaktning. Senare har trafiktraktor också fått stå för andra traktorer som används för transport av gods i kombination med en släpvagn med en total vikt på mer än 10 ton. Samtidigt har trafiktraktorerna börjat användas för andra transporter än transport av jord. Välutrustade trafiktraktorer kan användas på korta sträckor, upp till några tiotal kilometer, där det

fortfarande krävs trafiktillstånd för transport med lastbil.

Utskottet anser att betydligt fler trafiktraktorer kan komma att användas för transport av gods, om de inte längre är tillståndspliktiga, eftersom trafiktraktorer är avsevärt billigare än lastbilar. Fler trafiktraktorer som transporterar gods är en trafikrisk, eftersom de ofta består av traktorer hopkopplade med egentillverkade släpvagnar och den tekniska säkerheten inte motsvarar gällande bestämmelser och eftersom de inte heller kontrolleras vid lagstadgade besiktningar.

Om trafiktillståndet slopas försvinner samtidigt åkarens skyldighet att delta i trafikföretagarutbildning och en lämplighetsbedömning när trafiktillståndet förnyas. I bedömningen ingår bland annat en kontroll av att åkaren uppfyller lagstadgade skatteförpliktelser och andra krav. I värsta fall kan det uppstå en så kallad ekonomisk gråzon inom branschen om det inte längre krävs trafiktillstånd för trafiktraktorer.

Av orsakerna ovan anser utskottet att det bör krävas trafiktillstånd i enlighet med 3 § för transporter som utförs med trafiktraktorer mot ersättning.

Regeringen föreslår också att transporter av gods mot en kilometerersättning som överensstämmer med arbets- eller tjänstekollektivavtal inte längre skall vara tillståndspliktiga. Den föreslagna ändringen medför inga omställningar i gällande praxis, trots att den är betydande vad gäller lagtexterna och upphäver kopplingen mellan detta undantag från tillståndsplikten och kommunalt producerade tjänster. Enligt vad utskottet har erfarit cementerar lagförslaget rådande praxis i landet och undanröjer risken för tolkningssvårigheter. Bestämningarna i lagtexten som begränsar undantaget till "ersättning enligt arbets- eller tjänstekollektivavtal" och "transporter av gods som anknyter till arbetsuppgifterna" räcker sannolikt till för att förhindra missbruk. Utskottet påpekar att 3 § 3 mom. har en bestämmelse som syftar till att förhindra att lagen kringgås.

Vidare föreslår regeringen att transporter av gods med fordon vars högsta tillåtna totalmassa är högst 1 700 kilo skall vara befriade från till-

ståndsplikt. Europeiska unionens bestämmelser kräver bara att transporter med bilar som väger mer än 3 500 kilo skall vara tillståndspliktiga. Tillståndsplikten för transporter med bilar som väger mindre än så får bestämmas på nationell nivå. Enligt vad utskottet har erfårit betyder förslaget att ungefär 77 procent av personbilarna i fordonsregistret kan användas för transporter utan trafiktillstånd. I fråga om paketbilar är procentsatsen 9. Undersökningar visar att det för närvarande inte finns paketbilar i handeln med en totalvikt under den föreslagna gränsen. Av allt att döma används mindre fordon mestadels till transporter typ bud- och kurirverksamhet.

I propositionen går en del av förslagen i motsatt riktning, tillståndsplikten stramas åt. Regeringen föreslår att bestämmelsen om transport av gods i samband med näringsverksamhet och entreprenader preciseras och att gränserna sänks. Enligt den gällande lagen behövs inget trafiktillstånd om "huvudvikten" i verksamheten inte gäller transporter. Detta har tolkats som en "50-procentsregel", alltså så att trafiktillstånd inte behövs om mindre än 50 procent av entreprenadens värde gäller transporter. På grund av detta har det i synnerhet vid byggnadsentreprenader lett till att jordmassor och byggnadstillbehör har transporterats med byggföretagens egen utrustning utan trafiktillstånd. Regeringen lägger fast gränsen vid 30 procent.

Syftet med ändringen är att understryka att den näringsverksamhet som är befriad från tillståndsplikt allt tydligare måste inriktas på annat än transporter. Enligt vad utskottet har erfårit

motsvarar 30-procentsregeln sannolikt den tolkning som avsågs när den gällande lagen stiftades. På grund av tolkningssvårigheterna har transporterna i praktiken kunnat stå för upp till 70 procent innan myndigheterna ansett sig kunna ingripa i verksamheten.

Utskottet vill understryka att ändringen inte avser att förhindra transporter som är nödvändiga inom näringsverksamhet och vid entreprenader. I vissa fall blir entreprenören av allt att döma skyldig att anhålla om trafiktillstånd för sin verksamhet. Men detta är motiverat med tanke på de generella principerna för tillståndsplikten. Andra alternativ är att entreprenören för sina transporter anlitar en underentreprenör som har trafiktillstånd eller att transporterna omvandlas till ett självständigt företag som entreprenören anhåller om trafiktillstånd för. Detta kan i vissa fall till och med effektivisera användningen av transportutrustningen. Avslutningsvis påpekar utskottet att det inte behövs trafiktillstånd för interna transporter inom en koncern eller liknande företag.

I övrigt hänvisar utskottet till motiveringen i propositionen.

Förslag till beslut

På grundval av det ovanstående föreslår trafikutskottet vördsamt

att lagförslaget i övrigt godkänns enligt regeringens proposition men 2 § ändrad som följer (Utskottets ändringsförslag):

Utskottets ändringsförslag

2 §

Definitioner

I denna lag avses med
(1 punkten som i RP)

2) *fordon* motorfordon och trafiktraktor,
(3—5 punkten som i RP)

TrUB 7/2001 rd — RP 79/2001 rd

Helsingfors den 25 september 2001

I den avgörande behandlingen deltog

ordf. Erkki Pulliainen /gröna

vordf. Annika Lapintie /vänst

medl. Klaus Bremer /sv

Jyri Häkämies /saml

Erkki Kanerva /sd

Saara Karhu /sd

Marjukka Karttunen /saml

Eero Lämsä /cent

Tero Mölsä /cent

Markku Rossi /cent

Ismo Seivästö /kd

Timo Seppälä /saml

Lasse Virén /saml

Raimo Vistbacka /saf

Matti Vähänäkki /sd.

Sekreterare vid behandlingen i utskottet var

utskottsrådet Pekka Nurminen.

RESERVATION

Gränserna för befrielse från tillståndsplikt, till exempel 1 700 kg och 30 procent, är satta godtyckligt och medger flera tolkningar. Gränserna är alltså flytande. Detta kan inte anses förenligt med god lagstiftning.

När det gäller RP 79/2001 rd kommer bestämmelsen om 1 700 kg att leda till att gränsen tänjs precis som vid 3 500 kg: tillverkarna och försäljningsorganisationen kommer att se till att en massa paketbilar med en totalvikt som med nöd och näppe överskrider 1 700 kg inte väger mer än 1 700 kg och därmed inte behöver tillståndsplikt för yrkesmässig trafik. På den finländska marknaden finns ett tiotal olika typer av paketbilar med en totalvikt under 1 700 kg. Det är ingen konst att förutspå att yrkesmässiga lätta transporter av gods som är befriade från trafiktillstånd kommer att öka, framför allt i tätorter, och därmed snedvrider konkurrensen.

Trots att 30-procentsgränsen är en åtstramning har den ingen betydelse i det praktiska livet. Situationen kan jämföras med att yrkesmässig droghandel skulle vara mindre klandervärd om den inte upptar mer än 30 procent av ett företags löpande verksamhet. Vid yrkesmässiga godstransporter har det fortfarande gått att få polisen att undersöka fall där 50-procentsgränsen har överskridits, men också då har åklagaren som regel gått in för åtalseftergift. Den nya 30-procentsgränsen orsakar knappast några större omvälvningar i den rådande situationen. Det är enkelt att förutse att den yrkesmässiga godstrafiken kommer att gå miste om mycket stora jobb, till exempel snötippning, som fortfarande kommer att ordnas privat precis som hittills.

Det hör inte till god lagstiftning att föreslå gränser som i praktiken inte kan övervakas.

Helsingfors den 25 september 2001

Klaus Bremer /sv

Raimo Vistbacka /saf