

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagar om ändring och temporär ändring av lagen om kommersiell godstransport på väg och av 6 § i lagen om Enheten för utredning av grå ekonomi

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det ändringar i lagen om kommersiell godstransport på väg och lagen om Enheten för utredning av grå ekonomi.

Syftet med propositionen är att förebygga grå ekonomi. För att åstadkomma detta föreslås det att kravet på trafiktillstånd görs tydligare i syfte att förbättra övervakningen och skapa rättvisa konkurrensförutsättningar. Det föreslås dessutom att trafiktillståndsvillkoren till en del skärps, att beställarnas ansvar ökas för att uppmuntra beställarna att välja transportföretag som följer lagen och att antalet kontroller som utförs av trafiktillståndsmyndigheterna utökas.

För att göra bestämmelserna klarare föreslås det att kravet på tillstånd utvidgas till att omfatta inte bara trafiktraktorer, utan också övriga traktorer. Tillstånd krävs dock inte för transport av snö från väg eller för transport som hör samman med jord- och skogsbruk eller djur- eller fiskerihushållning.

Befrielsen från trafiktillstånd för andra än dem som arbetar inom transportnäringen gäller inte längre all transport ”som normalt ingår i den verksamheten” som för närvarande, utan enbart vissa särskilt nämnda transporter. Trafiktillstånd behövs inte heller för sådana transporter som hänför sig till vissa arbeten, om föraren är den eller en av dem som utför arbetet.

Transporter som utförs inom jordbyggnadsentreprenader ska också i princip omfattas av kravet på trafiktillstånd i likhet med andra transporter, men vid transport av sådana marksubstanser som hänför sig till entreprenaden, vilket nuförtiden vanligen är fallet, behöver entreprenören inget trafiktillstånd.

Skyldigheten för den som beställer yrkesmässig transport föreslås bli utvidgad. Beställaren får inte ingå transportavtal innan

denne utrett att transportören registrerat sig som mervärdesskattskyldig. Beställaren får inte heller ingå avtal, om denne känner till att transportören inte fullgör sina lagstadgade skyldigheter, exempelvis inte betalar lön enligt kollektivavtal. Detta motsvarar de principer som framgår av lagen om beställarens utredningsskyldighet och ansvar vid anlitande av utomstående arbetskraft. Beställarens ansvar gäller transportavtal på över 500 euro. Avsikten är att utredningsskyldigheten också ska gälla cabotagetransporter.

På motsvarande sätt skärps trafiktillståndsvillkoren så att ett tillstånd kan återkallas, om tillståndshavaren väsentligen har försummat att betala lön enligt kollektivavtal eller att iaktta andra anställningsvillkor som grundar sig på lag. Att skatt inte har betalats har beaktats redan tidigare.

För att hindra konkurskedjor krävs det att den som beviljas trafiktillstånd och även att delägare i transportföretaget och den som inte är ägare men de facto leder företaget inte har försatts i konkurs under det år som föregår ansökan. Om förseelserna och försummelserna är systematiska, beaktas detta särskilt när man överväger att återkalla ett tillstånd.

Trafiktillståndsmyndigheterna ska årligen kontrollera att tillståndsinnehavaren fortfarande uppfyller de förutsättningar som krävs för att få trafiktillstånd. Enheten för utredning av grå ekonomi, som finns vid skatteförvaltningen, ges rätt att på eget initiativ lämna tillståndsmyndigheterna uppgifter av betydelse med tanke på återkallelse av tillstånd.

För att ett fordon som används av ett finländskt transportföretag men är registrerat i en annan EU-stat ska få användas i trafik inom Finland ska fordonet enligt förslaget

registreras i Finland inom en vecka från det att det införts.

Lagarna avses träda i kraft vid ingången av april 2013, dock så att de ändringar som gäller utvidgandet av kravet på trafik tillstånd till

alla traktorer och alla transporter som hänförs till entreprenader och annan näringsverksamhet träder i kraft först vid ingången av juli 2014.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
INNEHÅLL	3
ALLMÅN MOTIVERING	5
1 INLEDNING	5
2 NULÄGE	5
2.1 Lagstiftning och praxis	5
<i>Kravet på trafiktillstånd</i>	5
<i>Kravet på tillstånd för entreprenadtransporter</i>	6
<i>Transporter med traktor</i>	6
<i>Bränsleavgiftsbefrielse vid transporter med traktor</i>	7
<i>Beställarens ansvar</i>	7
<i>Registrering av fordon som används i trafik</i>	9
2.2 Den internationella utvecklingen samt lagstiftningen i utlandet och i EU	10
<i>Ökat ansvar i transportföretag inom EU</i>	10
<i>Möjligheten att utvidga ansvaret i Finland</i>	10
2.3 Bedömning av nuläget	10
3 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN	11
3.1 Målsättning	11
3.2 Alternativ	11
3.3 Förhindrande av sanktionskumulation vid transporter i anslutning till byggnadsarbete	13
3.4 De viktigaste förslagen	13
<i>Traktortransporter</i>	13
<i>Transporter i anslutning till entreprenader och annan näringsverksamhet</i>	14
<i>Skärpning av villkoren för trafiktillstånd</i>	15
<i>Beställarens ansvar</i>	15
<i>Ökande av utbytet av information mellan myndigheter och av myndig-</i> <i>hetstillsynen</i>	16
<i>Registrering i Finland av fordon som används i trafik inom Finland</i>	17
4 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER	17
4.1 Ekonomiska konsekvenser	17
<i>Konsekvenser för samhällsekonomin</i>	17
<i>Konsekvenser för företagen</i>	17
4.2 Konsekvenser för myndigheterna	17
5 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN	17
6 SAMBAND MED ANDRA PROPOSITIONER	18
DETALJMOTIVERING	19
1 LAGFÖRSLAG	19
1.1 Lagen om kommersiell godstransport på väg	19
1.2 Lagen om Enheten för utredning av grå ekonomi	25
2 NÄRMARE BESTÄMMELSER OCH FÖRESKRIFTER	25
3 IKRAFTTRÄDANDE	25
4 FÖRHÅLLANDE TILL GRUNDLAGEN SAMT LAGSTIFTNINGSORDNING	25
LAGFÖRSLAG	27
om ändring och temporär ändring av lagen om kommersiell godstransport på väg	27

	om ändring av lagen om Enheten för utredning av grå ekonomi.....	32
BILAGA		33
	om ändring och temporär ändring av lagen om kommersiell godstransport på väg	33
	om ändring av lagen om Enheten för utredning av grå ekonomi.....	43

ALLMÄN MOTIVERING

1 Inledning

Bekämpning av den grå ekonomin är ett de viktigaste projekten i regeringsprogrammet. Regeringen fattade dessutom ett principbeslut den 19 januari 2012 om effektiviserat åtgärdsprogram för bekämpning av grå ekonomi och ekonomisk brottslighet. De medel som föreslås för detta i principbeslutet är bl.a. effektivare myndighetstillsyn och ökat företagsansvar.

Den grå ekonomin är dold brottslighet och dess omfattning är svår att bedöma. Enligt företagsenkäter som gjordes 2009 utgjorde den grå ekonomin uppskattningsvis 10 procent av den totala försäljningen av gods-transporterna inom vägtrafiken. Enligt enkäterna är problemen störst inom flyttransporter, trafiken till Östeuropa och transporter i byggbranschen.

Enligt en utredning som riksdagens revisionsutskott låtit göra (Riksdagens revisionsutskotts publikation 1/2010) har skatteförvaltningen åren 2003–2009 riktat sammanlagt 1 287 skattegranskningar mot transportbranschen. Den största delen av granskningarna har riktats mot godstransporter inom vägtrafiken, stödtjänster till transport samt taxitrafik. Av det belopp på drygt 13 miljoner euro som hör till den grå ekonomin och som hittades vid granskningar av stödtjänsterna till transport utgjordes mer än 9 miljoner euro av undanhållna inkomster inom relativt stora speditors- och fraktföretag (omsättningen över 10 miljoner euro). Av det belopp på drygt 14 miljoner euro som hör till den grå ekonomin och som hittades vid granskningar av företag som bedriver godstransporter inom vägtrafiken utgjordes hälften av företaget med en omsättning på 100 000–2 000 000 euro.

Utredningen visar att den grå ekonomin inom transportbranschen till en viss del sker helt inom Finland med undanhållna inkomster och löner som betalas ut svart. Till följd av branschens karaktär är verksamheten ändå i stor utsträckning internationell. Detta inne-

bär att de finska aktörerna är tvungna att konkurrera både med den cabotagetransport som sker i Finland och med sådana utländska trafikidkare som kör i utlandstrafik och som utnyttjar antingen den förmånliga beskattningen i sitt eget hemland eller den bristande övervakningen.

Enligt en lägesbild för det sista kvartalet 2011 framgår det av beräkningar av bruttonationalprodukten att den dolda ekonomin 2009 utgjorde 4 procent av avkastningen av gods-transporterna inom vägtrafiken, alltså ungefär 230 miljoner euro. De kalkylmässiga svarta lönerna och företagarinkomsterna var cirka 70 miljoner euro.

År 2009 fanns det i Finland 11 160 företag som sysslade med godstransporter inom vägtrafiken och 11 300 verksamhetsställen. Trafiktillstånd har ännu fler företag; år 2012 hade ungefär 18 000 företag eller personer trafiktillstånd i godstrafiken, av vilka något under 9 000 hade gemenskapstillstånd, drygt 8 000 hade inrikes trafiktillstånd och något under 1 600 hade tillstånd för trafiktraktor. Till trafiktillståndsregistret har för tillståndspliktig godstrafik lämnats in uppgifter om solvens för sammanlagt ca 55 000 bilar och trafiktraktorer. Enligt registeruppgifterna är endast något över 40 000 av dessa i professionellt bruk.

2 Nuläge

2.1 Lagstiftning och praxis

Kravet på trafiktillstånd

Bestämmelser om det obligatoriska trafiktillståndet för godstransporter på väg, dess giltighet och villkoren för erhållande av det samt om den rätt trafiktillståndet medför att transportera gods i internationell trafik finns i 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 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.

Trafiktillstånd krävs enligt artikel 2.3 i EU:s förordning om trafikidkare för yrkesmässigt bedrivande av godstransporter på väg. Tillstånd krävs inte för transport av eget gods.

Enligt artikel 1.5 i EU:s förordning om trafikidkare kan undantag från kravet på trafiktillstånd göras för trafik "med endast föga inverkan på transportmarknaden" på grund av det transporterade godsets karaktär, eller det korta transportavståndet. Enligt artikel 1.4 i samma förordning kan undantag beviljas även för fordon och fordonskombinationer med en högsta tillåten vikt av 3,5 ton samt för motorfordon med en högsta tillåten hastighet som inte överstiger 40 km/h, vilken enligt 3 § 3 mom. d-punkten i förordningen om användning av fordon på väg (1257/1992) är den högsta tillåtna hastigheten för andra traktorer än trafiktraktorer. I Finland finns bestämmelser om dessa undantag i 7 § i lagen om kommersiell godstransport på väg, (693/2006, *godstransportlagen*). Övriga traktorer än trafiktraktorer är enligt 1 och 2 § undantagna lagens tillämpningsområde.

Kravet på tillstånd för entreprenadtransporter

Vid byggarbeten är det ofta nödvändigt att transportera också annat än eget gods. I gällande lagstiftning har trafiktillstånd inte krävts när transporten ingår i företagets "normala verksamhet" eller när transportens andel av entreprenaden, t.ex. i fråga om en jordbyggnadsentreprenad, utgjort högst 30 procent. Undantagen från kravet på trafiktillstånd har bl.a. motiverats med att det inte kan krävas att företagare inom andra branscher utöver att eventuellt ha kompetens inom sin egen bransch dessutom ska ha transportföretagarkompetens.

Transporter som kan utföras utan trafiktillstånd är samtidigt befriade från den administrativa börda som är förknippad med att skaffa tillståndet och hålla det giltigt. Detta inne-

bär anskaffande av bevis på yrkeskompetens, vilket vanligen är förknippat med en företagarkurs på fyra veckor samt ett krav på solvens som bestäms per fordon. Tillståndsgivarens skyldighet att övervaka gott anseende krävs inte heller.

Undantaget för entreprenader har befriat en stor del av jordbyggnadsverksamheten från kravet på trafiktillstånd. Även i fråga om flyttningar, som vanligen omfattar packande, lossande och samlande av gods, utgör den del som är annat än transport en stor del av hela verksamheten, så att den nämnda andelen på 30 procent inte uppfylls.

Det är svårt att beräkna transportens andel, i synnerhet i övervakningen på vägarna. De problem som orsakas av den oklara gränsen framhävs när de bestämmelser om skyldigheten för den som beställer transporter i yrket att utreda om transportören har trafiktillstånd som finns i 5 a § i lagen träder i kraft vid ingången av 2013. Det är svårt för beställaren att kontrollera procentbestämmelsen. Liknande svårigheter är förknippade med fastställandet av vad som är sådan godstransport som ingår i den "normala" verksamheten.

Enligt statistikcentralen utgjorde transporterna av marksubstanser ungefär en tredjedel av Finlands totala transportvolym räknat i ton 2010. En del av transporterna är ändå transporter av eget gods. Enligt de allmänna avtalsvillkoren övergår t.ex. överskottsmassor i entreprenörens ägo. Registreringsstatistik visar att det vid utgången av 2011 fanns ca 5 300 tre- och fyraxlade lastbilar, som vanligen används för schaktning, av vilka en dryg fjärdedel, alltså något under 1 500, var i privat användning. Att utvidga kravet på tillstånd att gälla all jordbyggnadsverksamhet innebär att en del av de 1 500 fordonen skulle omfattas av kravet på trafiktillstånd. Om sådana marksubstanser som entreprenören har bearbetat jämföras med eget gods, kvarstår antalet tillstånd på ungefär samma nivå som för närvarande. Den nya definitionen leder ändå till att kravet på tillstånd börjar gälla en del nya företag, medan kravet på tillstånd kan slopas för andra företag.

Transporter med traktor

Kravet på trafiktillstånd gäller för närvarande endast trafiktraktorer, inga andra traktorer. Trafiktraktorer är enligt 14 § 3 mom. 4 punkten i fordonslagen (1090/2002) följande:

trafiktraktor: lastbärande traktorer med hydraulisk ledramstyrning som är avsedd för godstransport; en trafiktraktor är också en annan för godstransport använd traktor som är utrustad med en släpvagn vars kopplingsmassa är större än 10 ton; som trafiktraktor anses dock inte en traktor som används för sådan transport som avses i 7 § i bränsleavgiftslagen (1280/2003); största konstruktiva hastighet för en trafiktraktor är högst 50 km/h.

Att kravet på trafiktillstånd inte gäller andra traktorer än trafiktraktorer har bl.a. motiverats med att andra traktorer endast i liten utsträckning används för transporter. Andra traktorer än trafiktraktorer lämpar sig inte för transporter över långa sträckor på grund av att de går så långsamt. Den högsta tillåtna hastigheten för trafiktraktorer är 50 km/h och de har en något större aktionsradie.

Det finns ca 350 000 traktorer i Finland. Det finns inga exakta uppgifter om trafiktraktorernas andel av alla traktorer. Detta beror främst på definitionen ovan, som inkluderar traktorer som drar släpvagnar på över 10 ton i definitionen, men som samtidigt utesluter sådana traktorer som används i jordbruk i enlighet med 7 § i bränsleavgiftslagen (1280/2003). Eftersom traktorerna ständigt blir allt större, är allt fler traktorer sådana att de kan kopplas till en släpvagn vars kopplingsmassa är över 10 ton, varvid möjligheten att klassificera en traktor som trafiktraktor har ökat. Definitionen orsakar problem vid övervägandet av behovet av trafiktillstånd och vid övervakningen på vägarna.

Att använda traktorn för annat än gårdsbruk förbättrar lönsamheten inom lantbruket. Inom transportbranschen leder detta ändå till snedvriden konkurrens och i viss mån till minskad trafiksäkerhet. De största skillnaderna när det gäller trafiksäkerhet och utgifter uppkommer av att traktorer och deras släpvagnar inte besiktas och av att de inte omfattas av samma bestämmelser om bromsar som bilar. Eftersom traktorernas hastighet är låg orsakar de farosituationer och försäm-

rar smidigheten i trafiken. Traktorer påförs inte heller drivkraftsskatt.

Med traktor utförs däremot transporter som är svåra att sköta med andra lämpliga transportmedel och som knappast leder till snedvriden konkurrens i förhållande till den övriga transportbranschen. Till sådana transporter hör transporter i så svårframkomlig terräng att man inte kan använda sig av bil. Traktorer används också ofta gemensamt av gårdsbruksenheter och på vintern t.ex. för att forsla bort snö.

Om man som sådana fordon som avses i lagen avsåg alla traktorer och inte bara trafiktraktorer, skulle sådana traktorer med en släpvagn på under 10 ton inte längre kunna användas t.ex. för transport av marksubstanser utan trafiktillstånd.

Bränsleavgiftsbefrielse vid transporter med traktor

Enligt bränsleavgiftslagen påförs bränsleavgift om bränsle som beskattas lindrigare än dieselolja används. Traktorer som används i jord- och skogsbruk är befriade från bränsleavgift vid transporter inom lantbruket. Enligt 7 § 1 mom. i bränsleavgiftslagen behöver bränsleavgift inte betalas när traktorn används inom jord- och skogsbruk, bl.a. när man vid virkesavverkning kör till en arbetsplats med traktor utan att förflytta virke eller när man korsar en väg.

Om de traktorer som används inom jord- och skogsbruk befriades från kravet på trafiktillstånd, skulle undantaget från att betala bränsleavgift och undantaget från kravet på trafiktillstånd fastställas på samma grunder. Enligt 1 § krävs trafiktillstånd inte heller för korsande av en väg, och om inget gods fraktas krävs inget trafiktillstånd.

Beställarens ansvar

Lagen om beställarens utredningsskyldighet och ansvar vid anlitan av utomstående arbetskraft (1233/2006), nedan beställarensvars-lagen, har stiftats för bekämpande av grå ekonomi. Syftet med lagen är att främja förutsättningarna för lagstadgade förpliktel-

ser, i synnerhet iakttagande av anställningsvillkor och lika konkurrens. Lagen tillämpas på byggande samt reparations-, service- och underhållsverksamhet som ansluter till byggande och gäller bl.a. transporter vid jordbyggnad. Den tillämpas på beställare som anlitar hyrda arbetstagare eller sådana arbetstagare som är anställda hos en arbetsgivare som har ingått underleverantörsavtal och vars arbetsuppgifter anknyter till sådana arbetsuppgifter som normalt utförs i beställarens verksamhet eller transporter som anknyter till beställarens normala verksamhet. Lagen kräver att vissa uppgifter om avtalsparten reds ut. Lagen tillämpas inte på små beställningar, alltså på beställningar där värdet utan mervärdesskatt understiger 7 500 euro. Avtal som följer på varandra kan emellertid betraktas som en enda beställning.

Enligt 5 § i beställaransvarslagen ska beställaren av avtalsparten begära och denne till beställaren lämna

1) en utredning om huruvida företaget är infört i förskottsuppbörsregistret och arbetsgivarregistret enligt lagen om förskottsuppbörd (1118/1996) samt i registret över mervärdesskattskyldiga enligt mervärdesskattelagen (1501/1993),

2) ett handelsregisterutdrag,

3) ett intyg över betalda skatter eller ett intyg över skatteskuld eller en utredning om att en betalningsplan angående skatteskulden har gjorts upp,

4) intyg över tecknande av pensionsförsäkringar samt över betalning av pensionsförsäkringsavgifter eller en utredning om att en betalningsöverenskommelse har ingåtts angående pensionsförsäkringsavgifter som förfallit till betalning, samt

5) en utredning om vilket kollektivavtal som ska tillämpas på arbetet eller om de centrala anställningsvillkoren.

Även utländska underleverantörer ska lämna motsvarande uppgifter till beställaren i enlighet med lagstiftningen i företagets etableringsland.

Vid ingången av september togs i lagen in särskilda bestämmelser som gäller byggverksamhet (469/2012), för att effektivisera lagens funktionalitet och ge beställarna bättre möjligheter att säkerställa sina avtalsparters pålitlighet.

Beställaransvarslagen ändades så att utredningsskyldigheten inom byggverksamhet ska omfatta de utredningar och intyg som nämns i lagen, trots att avtalspartens verksamhet är etablerad eller avtalsförhållandet mellan beställaren och avtalsparten kan anses vara etablerat som en följd av tidigare avtalsförhållanden eller av orsaker som kan jämföras därmed.

Beställarens utredningsskyldighet inom byggverksamhet kompletteras med ett intyg över tecknande av olycksfallsförsäkring.

För att effektivisera iakttagandet av beställaransvarslagen infördes bestämmelser om en förhöjd försummelseavgift som ska gälla byggverksamhet. Avgiften ska vara minst 16 000 euro och högst 50 000 euro. Den kan påföras om beställaren har ingått avtal med en part som meddelats näringsförbud eller om beställaren är medveten om att avtalspartnern inte kommer att iaktta lagen.

Lagen om offentlig upphandling (348/2007) ändrades så att varje upphandlande enhet till ett entreprenadkontrakt om byggverksamhet i fortsättningen ska foga en klausul enligt vilken det i anställningsförhållanden förknippade med kontraktet ska följas åtminstone de minimivillkor för ett anställningsförhållande som enligt Finlands lag och bestämmelserna i kollektivavtalen ska iakttas i likartat arbete.

I 9 § i beställaransvarslagen finns bestämmelser om försummelseavgift. Försummelseavgift påförs om beställningen har gjorts med någon som meddelats näringsförbud eller med ett företag vars bolagsman, verkställande direktör eller någon annan person i därmed jämförbar ställning har meddelats näringsförbud. Näringsförbud framgår bl.a. av handelsregisterutdraget. Försummelseavgift påförs också om beställaren har ingått ett avtal trots att beställaren måste ha känt till att den andra avtalsparten inte haft för avsikt att fullgöra sina lagstadgade skyldigheter.

Det är ansvarsområdet för arbetarskyddet vid Regionförvaltningsverket i Södra Finland som svarar för tillsynen över beställaransvarslagen.

Bestämmelser om beställarens ansvar finns i 5 a § i denna lag. Ansvaret omfattar utredande av trafiktillstånd och har begränsats till beställare som finns i handelsregistret. Be-

stämmelsen träder i kraft vid ingången av 2013. Trafikverket för trafiktillståndsregistret VALLU, som omfattar tillstånden för gods-transporter samt för kollektiv- och taxitrafik. I registret förs in uppgifter bl.a. om vem som har tillstånd för godstrafik och hur länge tillståndet är i kraft. När det gäller förande av register och utlämnande av uppgifter ur registret tillämpas lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999) och personuppgiftslagen (523/1999). För att underlätta utredningsskyldigheten ändras registrets registerbeskrivning och system för hantering av information i början av 2013 så att en beställare som är registrerad i handelsregistret via det får reda på tillståndshavaren och giltighetstiden för tillståndet med hjälp av tillståndsnumret eller företagets namn.

Beställarens ansvar för att reda ut om trafiktillstånd finns är inte överlappande med den utredningsskyldighet som avses i beställaransvarslagen. Enligt 9 § 1 mom. 3 punkten i beställaransvarslagen är beställaren skyldig att betala en försumelseavgift, om beställaren har ingått ett underleverantörsavtal trots att beställaren måste ha känt till att den andra avtalsparten inte haft för avsikt att fullgöra sina lagstadgade skyldigheter såsom avtalspart och arbetsgivare. Beställaransvarslagen tillämpas också på transporter när transporterna utgör en del av ett annat underleverantörsavtal.

Tillsynen över iakttagandet av beställarens ansvar hör enligt denna lag till polisen och enligt 3 och 43 § i tullagen (1466/1994) till tullen.

Registrering av fordon som används i trafik

Registreringen av ett fordon utgör grunden för vilken stats bestämmelser som ska tillämpas på beskattningen, besiktningen och försäkringen av fordonet. Utlandsregistrerade fordon får användas också av ett företag som har ett trafiktillstånd som beviljats i Finland. I viss mån har fordon som tillhör dotterföretag i Estland använts i trafik inom Finland.

Det finns tre konventioner som gäller beskattningen av transportmedel i internationell trafik på landsväg, (FördrS 22/1956, 8/1967 och 11/1967). Enligt dessa konventioner får de stater som anslutit sig till konventionerna

ta ut årlig skatt, i Finland t.ex. skatt enligt fordonsskattelagen (1281/2003), endast på de fordon som finns i deras eget register. De fordonsskatter som i Finland tas ut för lastbilar är något högre än motsvarande skatter t.ex. i de baltiska länderna. Det är svårt att kontrollera att skatterna är betalda utomlands.

Enligt 42 § i statsrådets förordning om registrering av fordon (893/2007) ska ett fordon som det inte betalas bilskatt för registreras i Finland 30 dagar efter det att fordonet har införts. Om bilskatt ska betalas för fordonet, ska det registreras inom 7 dagar. Enligt 1 § i bilskattelagen (1482/1994) ska bilskatt betalas till staten för paket- och personbilar samt små bussar innan fordonet registreras i fordonstrafikregistret eller tas i bruk i Finland. Bilskatten omfattar inte lastbilar.

Enligt 2 § 1 mom. i bilskattelagen avses med ibruktagande i Finland att ett fordon används i trafik inom finskt territorium även i sådana fall då fordonet inte är registrerat i Finland. När det gäller detta finns dock några undantag i lagen. Enligt 34 a § i den lagen får ett fordon som är registrerat någon annanstans än i Finland användas skattefritt högst sju månader i företagsverksamhet som bedrivs av ett företag som inte finns i Finland. Bilskatten är betydligt högre i Finland än vad den är t.ex. i de övriga EU-medlemsstaterna i genomsnitt.

Enligt 9 § 3 mom. i statsrådets förordning om registrering av fordon ska en ägare till ett utländskt fordon anmäla den i Finland bosatta innehavare som använder fordonet.

Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/40/EG om provning av motorfordons och tillhörande släpfordons trafiksäkerhet, som fordonsskattelagen följer, kräver att medlemsstaterna ska utföra periodiska provningar i enlighet med minimikraven i direktivet på sådana fordon och tillhörande släp- och påhängsvagnar som är registrerade i medlemsstaten i fråga. Det är svårare att kontrollera att utländska fordon har genomgått provning än att kontrollera fordon som är registrerade i Finland.

Försäkringspremiernas nivå beror på den allmänna kostnadsnivån i staten i fråga. Den är högre i Finland än t.ex. i de baltiska staterna.

Tidpunkten för när ett utländskt fordon anlännt till Finland kan kontrolleras utifrån registreringstecknet med hjälp av tullens kameror vid de livligaste gränsövergångsställena och hamnarna. Det är inte bara tullen utan också polisen och gränsbevakningsväsendet som har rätt till dessa uppgifter.

Användningen av ett utlandsregistrerat fordon leder till fördelar i form av lägre skatter och försäkringar för fordonet och är svår att övervaka när det gäller den grå ekonomin. På grund av de ekonomiska fördelarna har användningen av utländska dragbilar och släpvagnar ökat.

2.2 Den internationella utvecklingen samt lagstiftningen i utlandet och i EU

Ökat ansvar i transportföretag inom EU

Kravet på gott anseende har utvidgats till att gälla även andra än de personer som ansvarar för trafiken även i andra EU-stater, t.ex. i Nederländerna och Frankrike.

Nederländerna. När det gäller kravet på gott anseende enligt artikel 3 i EU:s tidigare gällande direktiv om rätt att yrkesmässigt bedriva transporter förutsätts det i Nederländernas lagstiftning 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 av NIWO. Sökanden kan själv fastställa omfattningen av den sökta personkretsen. Alla dessa personer ska lämna in nödvändiga intyg som bevis på gott anseende för tillståndsprövningen. 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.

Frankrike. Kravet på gott anseende omfattar 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 bolagen.

Möjligheten att utvidga ansvaret i Finland

Enligt 1 § 2 punkten i lagen om Enheten för utredning av grå ekonomi (1207/2010) ska utredningsenheten utarbeta fullgörande-rapporter för myndigheterna om hur organisationer och organisationsanknutna personer fullgör sina skyldigheter. Tillståndsmyndigheten har därför möjlighet att få information t.ex. om företagets delägare, delägarnas nära släktingars ägande och de personer som utövar den verkliga beslutande makten, men som inte är ägare. Uppgifterna är viktiga när man strävar efter att hindra en tillståndshavare som gjort sig skyldig till brott att fortsätta sin verksamhet i ett annat företag där personen inte kan vara ägare.

Enligt 2 § 2 punkten i den lagen avses med *organisationsanknuten person*

- en person som avses i 2 § i lagen om näringsförbud (1059/1985) eller

- en ägare som ensam eller tillsammans med en släkting i upp- eller nedstigande led, maken, den andra parten i ett registrerat partnerskap eller en person som bor i samma hushåll äger minst 10 procent av kapitalet i sammanslutningen eller innehar motsvarande andel av röstetalet i sammanslutningen.

Enligt 2 § i lagen om näringsförbud avses med organisationsanknuten person

1) en enskild näringsidkare som driver rörelse för vilken bokföringsskyldighet bestäms i bokföringslagen (655/1973),

2) en bolagsman i ett öppet bolag, en ansvarig bolagsman i ett kommanditbolag och en personmedlem i en europeisk ekonomisk intressegruppering, samt

3) den som är styrelsemedlem eller verkställande direktör i ett samfund eller i annan därmed jämförbar ställning samt den som faktiskt leder ett samfund eller en stiftelse eller en utländsk filial eller sköter dess förvaltning.

2.3 Bedömning av nuläget

De viktigaste övervakarna av grå ekonomi är den närings-, trafik- och miljöcentral som

beviljat trafiktillståndet och på Åland Statens ämbetsverk på Åland. Dessa övervakar endast företag med trafiktillstånd. Transportföretag övervakas även på andra sätt, men dessa är för begränsade när det gäller att ingripa mot grå ekonomi. Den övervakning polisen utövar på vägarna riktas enbart mot pågående transporter. Arbetarskyddsinspektörernas tillsynsverksamhet i företagen riktas mot arbets- och körtider samt bl.a. mot löner, men inte mot annan grå ekonomi.

För erhållande av trafiktillstånd ska vissa bestämda villkor uppfyllas: man ska ha ett obligatoriskt bevis på yrkeskompetens, som fordrar avläggande av ett prov som i Finland i regel får avläggas efter genomgången företagarkurs, man ska ha ett gott anseende och man ska upprätthålla företagets likviditet och solvens. Dessa skyldigheter belastar företagen och om skyldigheterna inte behöver fullgöras kan konkurrensfördel i vissa fall nås.

Förebyggandet av grå ekonomi och konkurrensneutraliteten mellan olika företag talar för att utvidga trafiktillståndssystemet. Den extra byråkrati som föranleds av kravet på trafiktillstånd är rätt liten för såväl företagen som myndigheterna.

Som det har konstaterats ovan kan man enligt artikel 1.5 i EU:s förordning om trafikidkare göra undantag från kravet på trafiktillstånd för trafik ”med endast föga inverkan på transportmarknaden” på grund av det transporterade godsets karaktär, eller det korta transportavståndet. Denna bestämmelse kan i vissa fall stå i strid med de undantag från kravet på trafiktillstånd som är tillåtna enligt gällande lag.

3 Målsättning och de viktigaste förslagen

3.1 Målsättning

Det främsta syftet med propositionen är att komma åt den dolda ekonomin inom transportbranschen, så att den kan beskattas. Statsrådet fattade den 19 januari 2012 ett principbeslut om effektiviserat åtgärdsprogram för bekämpning av grå ekonomi och ekonomisk brottslighet 2012–2015. Med genomförandet av åtgärdsprogrammet eftersträvas under regeringsperioden en ökning på

300–400 miljoner euro i årliga skatter och socialförsäkringsavgifter, förhindrande av brottsskador och återtagande av vinning av brott.

Mängden grå ekonomi i vägtrafiken har uppskattats i en utredning som riksdagens revisionsutskott beställde 2010. Enligt utredningen utgjorde den dolda ekonomin 4 procent av avkastningen av godstransporterna inom vägtrafiken 2009, alltså av värdet av de varor och tjänster som såldes inom branschen det året. Uttryckt i euro utgjorde den dolda ekonomin ca 230 miljoner euro. De kalkylmässiga svarta lönerna och företagarkomsterna var cirka 70 miljoner euro. De kalkylmässiga förlusterna av mervärdesskatt var ca 20 miljoner euro, och därutöver tillkommer den mervärdesskatt som anmäldes till skattemyndigheten men som inte betalades, vilken utgjorde ca 50 miljoner euro.

Enligt de företagsenkäter som gjordes 2009 utgjorde den grå ekonomin ca 10 procent av den totala försäljningen av godstransporterna inom vägtrafiken. Enkäten besvarades av 282 företag inom transportbranschen.

Förebyggandet av grå ekonomi innebär samtidigt att det skapas rättvisa förutsättningar för konkurrens mellan företag.

3.2 Alternativ

Ett alternativ som föreslagits i syfte att motverka grå ekonomi är omvänd mervärdesskattskyldighet även inom transportbranschen, motsvarande den som togs i bruk inom byggbranschen den 1 april 2011. Den omvända mervärdesskattskyldigheten undanröjer problemet med att köparen kan dra av mervärdesskatten, som säljaren ändå inte redovisar för skatteförvaltningen. Den omvända skattskyldigheten gäller byggtjänster och således också transporter i anslutning till byggtjänster.

Den omvända mervärdesskattskyldigheten undanröjer möjligheten att underlåta att redovisa mervärdesskatt vid entreprenader. Den gäller dock inte annan grå ekonomi. Försummelser som gäller andra skatter och lagstadgade skyldigheter övervakas inte. Därför kan det vara bra att ta i bruk omvänd mervärdesskattskyldighet även inom vägtransporter.

Eftersom den regel på 30 procent som tillämpas vid entreprenader är svår att övervaka och även svår för beställaren att reda ut, har det föreslagits att den förtydligas genom ett dokument som transportören utarbetar och av vilket närmare uppgifter om grunderna för beräkningen av transportens andel och den uträknade andelen framgår. Detta dokument kan ändå inte kombineras med någon officiell information och dess tillförlitlighet är följaktligen alltid tveklaktig. Ett förfalskat beräkningsdokument leder till straffansvar för transportören. Polisen blir oavsett dokumentet ändå tvungen att reda ut transportens andel och procentandel. Av dessa orsaker beaktades förslaget inte.

En ny, enklare tillståndskategori har föreslagits bl.a. för transporter i anslutning till jordbyggnadsentreprenader och för traktorer när det gäller transporter som inte inverkar på transportmarknaden. Ett tillståndsförfarande som är enklare än gemenskapstillståndet och som har lägre krav på solvens och en kortare kurs tillämpas för närvarande på tillståndet för trafiktraktorer. Bestämmelser om detta utfärdas enligt 10 § 2 mom. och 13 § 6 mom. i lagen genom förordning av Kommunikationsministeriet. Ett motsvarande, enklare förfarande lämpar sig för det trafiktillstånd för traktorer som alla traktorer ska ha.

Ibrukttagandet av ett nytt tillstånd för sådana transporter i anslutning till jordbyggnadsentreprenader som utförs med andra fordon, alltså en fjärde kategori av tillstånd för godstrafik, skulle öka tillståndsgivarens administrativa arbete och komplicera tillsynen över tillstånd. Därför föreslås detta inte i denna proposition.

Enligt ordalydelsen i 9 § 3 mom. i beställaransvarslagen ska beställaren vid upphandlingen bedöma att det inte utifrån priset eller i övrigt är uppenbart att underleverantören inte har för avsikt att fullgöra sina lagstadgade skyldigheter såsom avtalspart eller arbetsgivare. Eftersom t.ex. transportens pris inte nödvändigtvis innebär att det inte betalas lön enligt kollektivavtal eller skatter och andra avgifter som hänför sig till transporten, så är ett lågt pris inte lika med att lagen inte följs. Likaså är formuleringen ”har inte för avsikt att uppfylla sina lagstadgade skyldigheter” alltför omfattande när det gäller beställning

av transporter. Den skulle leda till att t.ex. besiktning av fordon, periodiska kontroller av färdskrivare och andra skyldigheter som fordonets innehavare har, men som inte har samband med beställningen av transporter och som beställaren inte kan kontrollera, skulle inkluderas i ansvaret. Det föreslås därför inte att samma ordalydelse tas in som grund för bedömning av om transportavtalet är lagenligt.

Det är i viss mån möjligt att kontrollera att arbetsgivaren fullgör sina skyldigheter. De som beställer transporter i yrket, t.ex. speditörer, kan upptäcka grunder till underpris i ett anbud.

I företags- och organisationsdatasystemet FODS, som förs av Patent- och registerstyrelsen och Skatteförvaltningen gemensamt, finns kostnadsfritt tillgång till sådan information som är viktig med tanke på den grå ekonomin, bl.a. uppgifter i registret över mervärdesskattskyldiga, förskottsuppbördsregistret och arbetsgivarregistret. I fråga om dessa uppgifter är det obligatoriskt att registrera sig som mervärdesskattskyldig om man bedriver cabotage. När beställarens utredningsskyldighet begränsas till detta, behandlas transportföretag lika oavsett etableringsstat.

Av dem som beställer transporter i yrket kan det förutsättas att de inte ingår transportavtal med transportörer som de är medvetna om att inte fullgör sina lagstadgade skyldigheter som arbetsgivare.

Utredningsskyldigheten i fråga om trafik-tillstånd preciseras så att kontrollerna kan göras i det offentliga trafiktillståndsregistret.

I lagen om olycksfallsförsäkring (608/1948) förutsätts det att anställda som arbetar i Finland är försäkrade i Finland. Ett undantag utgörs ändå av arbetsgivare i EU/EES-stater, alltså t.ex. transportföretag som med gemenskapstillstånd har rätt att bedriva cabotage. Enligt 10 § i den lagen gäller försäkringsplikten dock endast företag som har låtit utföra mer än 12 arbetsdagar under kalenderåret. Eftersom många förare dessutom är företagare som inte omfattas av försäkringsplikten är det inte ändamålsenligt att utfärda bestämmelser om att utredningsskyldigheten ska omfatta olycksfallsförsäkringen.

I transporter inom Finland är det skäl att tillämpa en likadan utredningsskyldighet oavsett transportföretagets etableringsstat, så att det inte leder till snedvriden konkurrens mellan transportföretag från Finland och andra stater.

3.3 Förhindrande av sanktionskumulation vid transporter i anslutning till byggnadsarbete

Den som beställer en jordbyggnadstransport drabbas av sanktionskumulation och får alltså både böter och försummelseavgift för samma gärning, om de överlappande bestämmelserna i detta ändringsförslag och beställaransvarslagen inte slopas.

Högsta förvaltningsdomstolen har i sitt avgörande HFD 2010:82 konstaterat att principen om hindrande av straffrättslig sanktionskumulation i princip även har tillämpats på förvaltningsrättsliga ärenden enligt principen om skälighet. Principen är ändå av betydelse närmast i sådana fall där domen för ett brott och t.ex. de svårigheter som följer av den för ett fortsatt näringsidkande, bl.a. i form av förvägrat näringsstillstånd, kan anses vara oskälig i sin helhet eller att den leder till ett exceptionellt skadligt slutresultat. Avsikten är att grunden ska tillämpas endast i undantagsfall.

I domen i mål T-149/89 av den 6 april 1995 från Europeiska gemenskapernas förstainstansrätt konstateras det att ”två parallella förfaranden möjliggör en sanktionskumulation”, men att man ”är tvungen att beakta påföljder som samma företag redan har ålagts för samma faktiska åtgärder”.

Riksdagens kommunikationsutskott har i sitt betänkande KoUB 19/2004 rd konstaterat följande: ”Utskottet vill genom ändringen inte rucka på de faktorer i propositionen som ska beaktas i den berörda förarens omständigheter när tiden för körförbudet bestäms. Syftet med den föreslagna ändringen är att undvika att sanktionerna kumuleras, vilket innebär att en person förutom sitt straffrättsliga straff tvingas utstå reella konsekvenser som t.o.m. kan vara strängare än straffet. Det kan vara nödvändigt för en person att kunna röra sig med bil för att tillgodogöra sig tjänster i det dagliga livet eller komma till jobbet.

Också själva jobbet kan hänga på om personen kan köra eller inte.”

Även om sanktionskumulation i vissa sammanhang kan anses vara möjlig, är den oändamålsenlig här, eftersom avsikten med sanktionen är att hindra exakt samma åtgärd. Den är inte heller rättvis, eftersom den behandlar olika näringsområden på olika sätt.

3.4 De viktigaste förslagen

Traktortransporter

Tillståndskravet utvidgas till att gälla alla traktorer med undantag för dem som används i primärproduktionen. Tillståndet för trafiktraktor ersätts med ett trafiktillstånd för traktor. I 7 § 5 punkten i lagen föreslås bestämmelser om att traktortransporter i primärproduktion är undantagna kravet på trafiktillstånd. Det har ansetts vara nödvändigt att förtydliga och förenkla bestämmelserna, bl.a. för att storleken på släpvagnens last inte heller för närvarande har beaktats för andra traktorer än traktorer med hydraulisk ledramstyrning när det gäller om transporten varit tillståndspliktig eller inte. Eftersom man även i övrigt har velat avskaffa begreppet trafiktraktor ur lagstiftningen på grund av att det försvårat övervakningen är det ändamålsenligt att avskaffa det även när det gäller primärproduktionen. Denna ändring inverkar inte på rättsläget för jord- och skogsbrukstransporter.

Med tanke på övervakningens effektivitet har det ansetts vara oändamålsenligt att fastställa kilometerbegränsningar, och eftersom traktortransporter inte är företagsekonomiskt lönsamma på längre sträckor är kilometerbegränsningar inte heller motiverade med tanke på förebyggandet av grå ekonomi.

Sådana traktortransporter som hör samman med djur- eller fiskerihushållning och som tidigare varit undantagna kravet på trafiktillstånd är mycket få till antalet, men det finns fortfarande behov av sådan flexibel traktortransport som görs till hjälp för grannar, t.ex. från en kaj för förbindelsefartyg till en fiskodling eller tvärtom. I skärgården finns det i praktiken inga andra ersättande transporter. Det finns inte heller i fråga om t.ex. renhushållningen någon orsak att försvåra transporter.

terna genom att utvidga omfattningen av kravet på trafiktillstånd från det nuvarande. För att förtydliga bestämmelserna finns det inte heller här något behov av att fastställa kilometerbegränsningar. Kilometerbegränsningar är inte heller rättvisa för glesbebyggda områden. Det är motiverat att behandla transporter i primärproduktionen enhetligt också för att övervakningen av traktortransporter då kan koncentreras till andra transporter än dem i primärproduktionen, alltså till den egentliga transportverksamheten.

I och med klimatförändringen har vädret blivit mer omväxlande, och variationen i hur snörika vintrarna är har blivit större än tidigare. Mycket snörika vintrar kan man inte på förhand bereda sig på med sådana transportresurser att det inte under snörika vintrar finns behov av sådan transportkapacitet som vanligen inte används för sådana uppgifter. Det är ändamålsenligt att undanta snötransport med traktor från kravet på trafiktillstånd med tanke på godsets natur och de korta transportsträckorna. Den största delen av snötransporterna beställs av offentliga samfund, vilket innebär att dessa transporter också med tanke på den grå ekonomin omfattas av annan övervakning när det gäller skötandet av samhällseliga förpliktelser. Att undanta traktorerna från kravet på trafiktillstånd möjliggör snöentreprenader precis som förut, eftersom snötransporterna enligt gällande lagstiftning har kunnat skötas som en del av en mer omfattande fastighetsskötselentreprenad. Trafiksäkerheten förbättras genom att man mer flexibelt kan utnyttja en bredare förarkår och därigenom undvika övertid och trötta förare. Samtidigt minskar behovet av övertid, vilket samtidigt eliminerar de försummelser av övertidsersättningar som också räknas som grå ekonomi.

Om snötransporter och väghållning samt de jord- och skogsbrukstransporter som enligt bränsleavgiftslagen får använda sig av obeskattat bränsle, samt motsvarande transporter som hör samman med fiskeri- och djurhus-hållning undantas från tillståndskravet, krävs trafiktillstånd endast av sådana traktortransporter som räknas som egentlig transportverksamhet. Mängden nya trafiktillstånd för traktorer blir då mycket liten.

Transporter i anslutning till entreprenader och annan näringsverksamhet

I förslaget till proposition föreslås det att den möjlighet att transportera gods mot ersättning utan trafiktillstånd i fall som räknas som den prestationsskyldiges "normala verksamhet" slopas som alltför vag. Däremot räknas i lagen upp i vilka fall detta är möjligt att göra. Det föreslås vidare att det gällande undantaget från kravet på trafiktillstånd slopas för entreprenadtransporter där transportkostnadernas andel av hela entreprenaden utgör högst 30 procent. Punkten har befriat en stor del av jordbyggnadstransporterna från kravet på trafiktillstånd.

Enligt förslaget är det tillåtet att transportera gods utan trafiktillstånd när det transporterade godset är företagets egendom eller har sålts, köpts, hyrts ut eller hyrts, tillverkats, utvunnits, bearbetats eller reparerats av företaget. Denna definition sammanfaller med definitionen i den EU-förordning som gäller internationell godstrafik, som för närvarande ska tillämpas på gränsöverskridande transporter, t.ex. i Tornedalen.

Ett villkor är också att syftet är att transportera godset till eller från företaget eller att flytta det inom eller utanför företaget för eget bruk. Det krävs vidare att de motorfordon som används för transporten körs av personal som är anställd av företaget eller som ställts till företagets förfogande enligt avtalsenliga skyldigheter för sådana transporter och att fordonen tillhör företaget eller har hyrts av företaget. Sådana transporter får endast utgöra sidoverksamhet inom företagets verksamhet.

Enligt förslaget krävs inget trafiktillstånd för transporter t.ex. när

- en entreprenör inom ramen för en flisningsentreprenad transporterar det flis som entreprenören flisat med en flishugg till ett värmeverk med en huggbil med tillkopplat släp, oavsett äganderätten till flisen,
- en företagare med torvindustrin avtalat om totalentreprenad inom torvproduktion och transporterar sin torv till ett värmeverk,
- en jordbyggnadsentreprenör transporterar bort sådan jord eller sådant berg som uppkommit vid ett jordbyggnadsarbete,

- en entreprenör inom en flisningsentreprenad transporterar skogsflis eller annat flis som entreprenören själv flisat,

- en byggnad rivs vid en rivningsentreprenad och materialet sorteras i olika slags avfall såsom metall, trä och övriga brännbara material, betong och problemavfall, varefter entreprenören transporterar bort allt material.

Ovan är det fråga om en entreprenad eller en arbetsprestation som har utförts före transport. Det föreslås att 7 § även ändras så att transport av sådana material, maskiner eller anordningar som behövs för byggande, installation av en maskin eller något annat motsvarande arbete inte omfattas av kravet på tillstånd, när fordonets förare är en av dem som utför själva arbetet. Detta gäller exempelvis parketläggare, VVS-montörer eller personer som utför andra slags renoveringsarbeten och som transporterar kundens gods till den plats där arbetet utförs. Här är det fråga om en entreprenad eller en arbetsprestation som utförs efter transport. Det är ändamålsenligt att flyttningen av skogsmaskiner inom och mellan entreprenadobjekt sköts av dem som deltar i entreprenaden precis som för närvarande inom ramen för regeln på 30 procent. Transporterna sker ofta i avlägsna bygder dit det är både svårt och dyrt att frakta transportmedel.

Transporten av gods omfattar även transport av sådant material som nödvändigt krävs för transporten, t.ex. förpacknings- och skyddsmaterial för godset.

Den föreslagna ändringen av kravet på tillstånd påverkar inte nämnvärt det totala antal transporter för vilka tillstånd krävs. Ändringen av bestämmelserna innebär att vissa transporter börjar omfattas av kravet på trafiktillstånd, men samtidigt att andra transporter inte längre omfattas av kravet. Ändringarna är inte betydande.

Skärpning av villkoren för trafiktillstånd

Enligt artikel 3 i EU:s förordning om trafikidkare får medlemsstaterna besluta att skärpa villkoren för trafiktillstånd ytterligare. Enligt artikel 6 i den förordningen kan till kraven på gott anseende fogas ”hur andra relevanta personer enligt medlemsstatens be-

slut uppträder”. Krav kan alltså ställas också på andra än ägaren eller den trafikansvarige.

Enligt lagen om Enheten för utredning av grå ekonomi får enheten utarbeta fullgöranderapporter inte bara om organisationer utan också om organisationsanknutna personer. Detta innebär en möjlighet att få information som är viktig när man strävar efter att hindra en tillståndshavare som gjort sig skyldig till brott att fortsätta sin verksamhet i ett annat företag. Informationen gäller t.ex. konkurser som de organisationsanknutna personerna har gjort tidigare. Detta är viktigt för att hindra s.k. seriekonkurser. Vid en seriekonkurs fortsätter den tillståndshavare som gått i konkurs sin verksamhet i det nya företaget som minoritetsdelägare eller faktisk ledare.

Det föreslås därför att villkoren för trafiktillstånd skärps så att hinder för tillstånd utgör inte bara det faktum att tillståndshavaren försatts i konkurs utan också tidigare konkurser, inklusive konkurser som förfallit på grund av brist på medel eller som fortsatt som en offentlig utredning, under ett års tid inom branscher som kräver tillstånd för godstrafik. Ett likadant villkor, men med en karenstid på fem år, finns i förutsättningarna för den som söker serveringstillstånd enligt 21 a § (764/2002) i alkohollagen.

För förhindrande av seriekonkurser ska villkoret även gälla organisationsanknutna personer. För att fortsätta verksamheten i ett transportföretag krävs det att vagnparken överförs till ett annat bolag så snabbt som möjligt och därför behöver karenstiden inte vara längre än ett år. Enligt en utredning som gjorts av Enheten för utredning av grå ekonomi, som finns inom skatteförvaltningen, hade 187 organisationsanknutna personer inom ett företag med tillstånd för godstrafik under de fem tidigare åren haft konkurshistoria i ett företag vars huvudsakliga bransch är godstransporter inom vägtrafiken (Skatteförvaltningen, Enheten för utredning av grå ekonomi 20.8.2012).

Beställarens ansvar

Bestämmelser om beställarens ansvar finns i 5 a § i denna lag. Det gällande ansvaret gäller utredande av trafiktillstånd. Bestämmelsen träder i kraft vid ingången av 2013.

Utredningsskyldigheten föreslås omfatta inte bara kontroll av trafiktillståndet, utan också registrering som mervärdesskattskyldig. Enligt 5 § 1 mom. i beställaransvarslagen omfattas den beställare som avses där av samma skyldighet. De övriga utredningsskyldigheterna i beställaransvarslagen riktas endast mot finländska transportföretag, vilket skulle leda till snedvriden konkurrens om det skulle krävas att de fullgjordes.

Dessutom förutsätts det att beställaren inte är medveten om någonting som kan tyda på att den andra avtalsparten inte har för avsikt att fullgöra sina lagstadgade skyldigheter. Detta kan t.ex. vara uppgifter som fåtts i samband med anbudet om att förarnas löner inte överensstämmer med finsk lagstiftning. I arbete som utförs inom Finlands gränser ska man tillämpa Finlands bestämmelser om anställningsförhållanden, även när det gäller lönen. Detta innebär bl.a. att föraren ska få lön i enlighet med det arbetskollektivavtal som gäller i Finland. För närvarande betalas lönen ofta i enlighet med lönenivån i företagets etableringsstat, vilket i fråga om många av de nya EU-medlemsstaterna betyder endast en tredjedel av lönenivån i Finland. Eftersom i genomsnitt 44 procent av transportkostnaderna enligt statistikcentralens kostnadsindex för lastbilstrafiken utgörs av lön och kostnader som hänger samman med den, har lönen avgörande betydelse i konkurrensen om transporter. I stället för försumelseavgift påförs enligt 32 § i lagen böter.

I etablerade transportavtal ska utredningen göras endast en gång per år och i separata transportbeställningar är gränsvärdet för det avtalade priset 500 euro för avtal som ingåtts under en tremånadersperiod. Kostnaderna kan då anses vara rimliga i förhållande till nyttan.

Ökande av utbytet av information mellan myndigheter och av myndighetstillsynen

Det föreslås att i lagen tas in en rätt för den som beviljar trafiktillstånd att av Enheten för utredning av grå ekonomi, som finns inom skatteförvaltningen, begära en fullgörande-rapport för kontroll av förutsättningarna för beviljande och giltighet av trafiktillstånd. På motsvarande sätt föreslås det att utrednings-

enheten ges rätt att lämna ut sådana uppgifter.

Den myndighet som har beviljat trafiktillståndet ska minst en gång per kalenderår kontrollera att tillståndshavarna fortfarande uppfyller förutsättningarna för beviljande av tillstånd. Den fullgöranderapport som utarbetats av Enheten för utredning av grå ekonomi utgör ett viktigt övervakningsinstrument.

Enligt 5 § 3 mom. i lagen om Enheten för utredning av grå ekonomi (1207/2010) ska i fullgöranderapporten beskrivas hurdan verksamhet och ekonomi en organisation eller en organisationsanknuten person samt en organisation eller organisationsanknuten person med direkt eller indirekt koppling till de förstnämnda har och hur de fullgör sina skyldigheter i anknytning till skatter, lagstadgade pensionsförsäkrings-, olycksfallsförsäkrings- och arbetslöshetsförsäkringsavgifter och avgifter som tullen tar ut. Fullgöranderapporten är ett sammandrag av de myndighetsuppgifter som den myndighet som begär information har rätt att få.

Uppgifter som fogas till fullgöranderapporten är uppgifter om organisationens eller den organisationsanknutna personens ekonomi, t.ex. betalningsstörningar, konkurser och företagssaneringar eller skuldarrangemang. Av fullgöranderapporten framgår bl.a. i vilket skede en konkurs är och när den är daterad. Av fullgöranderapportens bilagor framgår också bl.a. vem som i registret antecknats som organisationens ansvariga person och ägare. Av fullgöranderapporten framgår också om de organisationsanknutna personerna har ansvarsfulla positioner eller ägande i organisationen.

En fullgöranderapport kan på myndighetens begäran, förutsatt att myndighetens rätt att få uppgifter är tillräckligt omfattande, utvidgas till att även omfatta uppgifter om verksamhet, ekonomi och fullgörande av skyldigheter samt bindningar när det gäller organisationsanknutna personer eller övriga organisationer med koppling till organisationen.

En utredning av de organisationsanknutna personernas konkurser görs på grund av den extra arbetsmängd NTM-centralen föranleds av detta endast om det finns en särskild orsak, alltså en misstanke om en ny konkurs el-

ler information med stöd av vilken det kan misstänkas att den tidigare informationen om konkurshistoria varit ofullständig.

Registrering i Finland av fordon som används i trafik inom Finland

För transportföretag innebär det en kostnadsinbesparing att ha sina fordon registrerade i vissa främmande länders register på grund av lägre skatter och försäkringar, vilket leder till ett tryck på att registrera fordonen utomlands. Detta innebär å sin sida att Finland går miste om skatter och försäkringspremier. För att övervaka besiktningar och underlätta den övriga trafikövervakningen på väg är det också bättre att de fordon som används för godstransport finns i det finska registret. Det råder inte jämlika konkurrensförutsättningar mellan transportföretag om man i trafiken kan använda sådana fordon som är registrerade i utlandet, där beskattningen och försäkringarna är lägre.

I propositionen föreslås det att fordon som används i trafik inom Finland ska anmälas till fordonsregistret i Finland senast 7 dygn efter det att fordonet införts. Tidsfristen för anmälningsskyldigheten är densamma som motsvarande anmälningsskyldighet för sådana fordon för vilka bils katt ska betalas enligt 42 § 2 mom. i statsrådets förordning om registrering av fordon och den tillåtna tidsbegränsningen för cabotage. Anmälningsskyldigheten gör det lättare att övervaka fordon som registrerats utomlands och som används i godstransport eftersom samma sjudagarsregel tillämpas i alla tre fallen. Dessutom försvåras användningen av fordon för vilka skatten och försäkringarna är lägre, vilket leder till mer jämlika konkurrensförutsättningar i godstransporter här i landet.

4 Propositionens konsekvenser

4.1 Ekonomiska konsekvenser

Konsekvenser för samhällsekonomin

I avsnitt 1.1 behandlas konsekvenserna av förebyggandet av grå ekonomi. Staten får in mer skatteinkomster till följd av bekämpan-

det av grå ekonomi, även om det totala beloppet är svårt att bedöma.

Konsekvenser för företagen

Bekämpandet av grå ekonomi ger mer jämlika konkurrensförutsättningar för de transportföretag som fullgör sina skyldigheter. Beställarna får fler skyldigheter när det gäller kontroll, vilket leder till något ökade kostnader. För att dessa inte ska vara oskäligen i förhållande till nyttan, har i lagen tagits in undantag då utredningar inte behöver göras. I etablerade transportavtal ska utredningen göras endast en gång per år och i separata transportbeställningar är gränsvärdet för det avtalade priset 500 euro för avtal som ingåtts under en tremånadersperiod. Kostnaderna kan då anses vara rimliga i förhållande till nyttan.

Kostnader uppstår av de utredningar som görs i registret över mervärdesskattskyldiga. Detta leder emellertid inte till några betydande tilläggskostnader för företagen, eftersom uppgifterna finns tillgängliga gratis i företags- och organisationsdatasystemet FODS.

Den föreslagna ändringen av kravet på tillstånd påverkar inte nämnvärt det totala antal transporter för vilka tillstånd krävs. Ändringen av bestämmelserna innebär att vissa transporter börjar omfattas av kravet på trafik tillstånd, men samtidigt att andra transporter inte längre omfattas av kravet. Ändringarna är inte betydande.

4.2 Konsekvenser för myndigheterna

Förslagen ökar NTM-centralernas arbetsmängd, eftersom antalet tillsynsobjekt och kontroller ökar. Antalet nya trafik tillstånd uppgår till högst ett par hundra för jordbyggnadstransporter och traktorer. Genom trafik tillståndsregistrets nya elektroniska system för informationsutbyte kan den tillsyn som utförs av tillståndsmyndigheterna förenklas.

5 Beredningen av propositionen

Propositionen har först beretts vid expertmöten där myndigheter inom branschen samt arbetsmarknads- och företagarorganisationer deltog. Remissvar begärdes av justitiemini-

steriet, inrikesministeriet, social- och hälsovårdsministeriet, arbets- och näringsministeriet, finansministeriet, Trafiksäkerhetsverket Trafi, Trafikverket, Närings-, trafik- och miljöcentralen i Egentliga Finland, Nyland och Södra Österbotten, Tullstyrelsen, Enheten för utredning av grå ekonomi vid skatteförvaltningen, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry, Autoliikenteen Työnantajaliitto ry, Finlands näringsliv rf, Koneyrittäjien liitto ry, Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto MTK ry, Logistiikkayritysten Liitto ry, Finlands Speditörförbund rf samt Finlands Transport och Logistik SKAL rf.

Finlands Näringsliv rf ansåg att definitionen på cabotage i alltför hög grad begränsar möjligheterna till effektiva transporter. I de övriga medlemsstaterna har en exakt definition av transport tydligen inte tagits in i lagstiftningen. Koneyrittäjien liitto ry ansåg att undantaget från kravet på trafiktillstånd redan med tanke på trafiksäkerheten måste omfatta även andra fordon än traktorer när det gäller snöröjning på väg.

Förslaget om utvidgande av polisens rätt till genomsökning av fordon slopades i propositionen. Orsaken till detta är den nya tvångsmedelslag (1468/2011) som träder i kraft vid ingången av 2014 och som ändrar bestämmelserna om genomsökning, bl.a. så att begreppet husrannsakan i fordon ersätts med genomsökning av plats. Justitieministeriet anser att man först måste se hur de nya bestämmelserna fungerar.

Med anledning av arbets- och näringsministeriets remissvar begränsades den i 5 a § avsedda utredningsskyldigheten för den som beställer transporter i yrket att endast gälla mervärdesskattskyldigheten, medan förbudet av ingå avtal begränsades att endast gälla situationer där beställaren vet om att transportören inte kommer att fullgöra sina lagstadgade skyldigheter. På motsvarande sätt ändrades straffbestämmelsen i 32 § att gälla det i 5 a § avsedda ansvaret för den som beställer transporter i yrket.

Förslaget till ny 33 a § om informationsutbyte mellan EU-stater om överträdelser (ERRU), som avses i EU:s förordning om trafikidkare, slopades i propositionen eftersom det krävs närmare utredningar om olika myndigheters ansvar. Samtidigt finns det an-

ledning att se över motsvarande informationsutbyte mellan de finländska myndigheterna. Ett projekt om ERRU inleds vid kommunikationsministeriet nästa år.

Utifrån remissvaren gjordes också vissa mindre preciseringar.

6 Samband med andra propositioner

Avsikten är att de förslag som gäller bekämpningen av grå ekonomi och som ingår i denna proposition i tillämpliga delar ska fogas till den regeringsproposition som gäller ändring av kollektivtrafiklagen och som ska lämnas till riksdagen efter denna proposition.

I beställaransvarslagen gjordes en ändring av 9 §, som gäller fastställande av försummelseavgiften. I samma paragraf finns en bestämmelse om beställarens ansvar vid ingående av avtal som finns i 5 a § 1 mom. i den lag som nu föreslås.

Vid arbets- och näringsministeriet görs en utredning av om det finns vidare behov av att ändra beställaransvarslagen.

Ett förslag om skyldigheten att betala lön som ingår i kommissionens direktiv som gäller utstationering av arbetstagare i samband med tillhandahållande av tjänster är aktuellt i Europeiska unionen (U 30/2012 rd). Förslaget gäller byggbranschen. Enligt förslaget kan en beställare inom byggbranschen hållas ansvarig av den utstationerade arbetstagaren för sådana inestående minimilöner samt förskottsinnehållningar eller socialskyddsavgifter som arbetsgivaren otillbörligt dragit av, om arbetsgivaren är beställarens direkta underleverantör. Det föreslås att ansvaret utsträcks att endast gälla beställarens direkta avtalspart. En beställare som tillämpar ett förfarande för att fullgöra sin omsorgsplikt anses inte vara ansvarig för underleverantörens försummelser. Ett exempel på beställarens omsorg kan bl.a. vara att skaffa bevis för att underleverantören skött sina förpliktelser. Behandlingen av förslaget är i sitt inledande skede.

En regeringsproposition som gäller arbetstiderna för förare som är egenföretagare lämnades till riksdagen i december (RP 179/2012 rd). Förare som är egenföretagare, som omfattas av kör- och vilotider och för vilkas

transporter trafiktillstånd krävs, ska enligt propositionen omfattas av arbetstidsbegränsningar.

DETALJMOTIVERING

1 Lagförslag

1.1 Lagen om kommersiell godstransport på väg

2 §. Definitioner. Det föreslås att 5 och 11 punkten ändras så att inte bara trafiktraktorer utan även alla övriga traktorer ska omfattas av kravet på trafiktillstånd och att det därför införs ett trafiktillstånd för traktor i stället för tillståndet för trafiktraktor. Som en ny 17 punkt tas i paragrafen in en definition av transport av eget gods, eftersom det har visat sig vara problematiskt i vissa fall. Enligt förslaget är en förutsättning för att gods ska räknas som eget gods enligt denna lag att godset inte ägs eller i övrigt innehåller endast vid transporten och i verksamhet med direkt anknytning till transporten, såsom packande, lastande, lossande och t.ex. lagerförvaring. Definitionen preciserar befrielsen från tillstånd genom att transport av gods utan trafik-tillstånd blir förknippat med en ekonomisk risk för att godset t.ex. förblir osålt. Detta motsvarar gällande rättspraxis.

5 a §. Beställarens utredningsskyldighet. Det föreslås att i paragrafen tas in en skyldighet för beställaren att utreda att transportören är registrerad som mervärdesskattskyldig, i likhet med vad som krävs i 5 § 1 mom. i beställaransvarslagen när det gäller arbete som utförs av hyrda arbetstagare eller som underleverantörsavtal. Denna skyldighet gäller både dem som bedriver cabotage och finländska transportföretag.

Det föreslås att begäran om utredning skärps så att alla de grunder som avses i 2 mom. och som också finns i 5 § 2 mom. i beställaransvarslagen inte längre befriar beställaren från utredningsskyldigheten när transporter beställs. Publika aktiebolag samt statliga och kommunala affärsverk eller bolag

som helt ägs av ett statligt eller kommunalt affärsverk slopas i förteckningen över undantag när de utför transporter. Beställarens utredningsskyldighet gäller ändå offentliga myndigheter i egenskap av beställare.

Det föreslås också att bestämmelserna om etablerat avtalsförhållande slopas i förteckningen över undantag. Vidare slopas i 1 mom. omnämnandet om att en utredning endast ska begäras om tillståndspliktiga transporter. I och med ändringen av ordalydelsen beaktas också det faktum att det transporttillstånd för i utlandet registrerade fordon som avses i 2 § 6 punkten kan vara tillstånd i utrikes trafik.

Utredningsskyldigheten främjar rättvis konkurrens i utbudet av transporter och det finns heller inga andra särskilda skäl till att slopa utredandet av om det finns trafik-tillstånd när det gäller sådana transporter som avses ovan.

En ny, tillåten grund skulle emellertid vara att det förflutit mindre än tre månader från det att den senaste utredningen gjordes om samma avtalspart, trots att avtalsförhållandet inte är etablerat. Transportavtal är vanligen kortvariga och gäller oftast endast en transport åt gången, varför det är oändamålsenligt att göra samma utredningar om transporter som beställs med korta mellanrum av samma trafikföretag. Undantaget i fråga om tid minskar det administrativa arbetet för beställaren.

Vidare görs undantag från utredningsskyldigheten enligt beställaransvarslagen i och med att en utredning ska göras varje kalenderår, även om avtalsförhållandet kan anses vara etablerat. Enligt beställaransvarslagen är sådana avtalsförhållanden helt befriade från utredningsskyldighet. Transportavtalen görs vanligen som reserveringar av kommande transporter och enskilda transporter avtalas

separat. Ett etablerat avtalsförhållande avser i fråga om transporter vanligen inte ett lika intensivt samarbetsförhållande som t.ex. i byggentreprenader. Därför anses det vara motiverat att göra en utredning åtminstone varje kalenderår.

Enligt beställaransvarslagen behöver ingen utredning göras om det totala värdet av entreprenaden understiger 7 500 euro. På detta sätt kan utredningsskyldigheten begränsas så att den inte oskäligt höjer anskaffningskostnaderna i fråga om små entreprenader. Slutsumman för en enskild transport är vanligen betydligt lägre än detta belopp. Det föreslås därför att gränsen ska gå vid 500 euro. En lägre summa skulle leda till att en stor del av de enskilda transportbeställningarna inte omfattades av lagens tillämpningsområde.

Enligt 9 § i beställaransvarslagen ska beställaren betala en försummelseavgift, om beställaren har ingått ett underleverantörsavtal "trots att beställaren måste ha känt till att den andra avtalsparten inte haft för avsikt att fullgöra sina lagstadgade skyldigheter såsom avtalspart och arbetsgivare". Det föreslås att i denna paragraf tas in ett liknande förbud för beställaren. Avtal får inte ingås om beställaren visste eller borde ha vetat att den andra avtalsparten inte har för avsikt att fullgöra sina lagstadgade skyldigheter som arbetsgivare. Avsikten är att ingripa mot underbetalning särskilt inom cabotage.

Transporter som hänför sig till byggentreprenader omfattas av såväl denna lag som beställaransvarslagen. För att förhindra straffkumulation föreslås i det nya 32 § 2 mom. som straff för försummelse av skyldigheten böter eller samfundsbot endast om försummelseavgift inte kan påföras.

6 §. Trafiktillstånd. Momentet ändras så att trafiktillståndet för traktor ingår i trafiktillstånden.

6 a §. Tillfällig trafik. I paragrafen finns en definition av transport. Definitionen omfattar i nuläget inte situationer där en utlandsregistrerad lastbil endast används till att dra en lastad släpvagn till ett bestämt mål utan att lossa lasten. Därför kan fler transporter av släpvagnar göras än de tre transporter som är tillåtna enligt bestämmelserna om cabotage. Lämmande av en släpvagn på ett lagerområde skiljer sig ändå inte från lossande av last och

det föreslås därför att denna inkluderas i definitionen av transport.

7 §. Kommersiell trafik som är befriad från tillståndsplikt. Det föreslås att den möjlighet att transportera gods mot ersättning utan trafiktillstånd i fall som räknas som den prestationsskyldiges "normala verksamhet" som ingår i 3 punkten slopas som alltför vag.

I den nya 2 § 18 punkten definieras vad som avses med eget gods. Bestämmelser om transport av sådant gods som kan jämföras med eget gods finns dessutom i denna 3 punkt. Enligt artikel 1.5.d i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik är det tillåtet att transportera gods utan gemenskapstillstånd när det transporterade godset är företagets egendom eller har sålts, köpts, hyrts ut eller hyrts, tillverkats, utvunnits, bearbetats eller reparerats av företaget, när syftet är att transportera godset till eller från företaget eller att flytta det inom eller utanför företaget för eget bruk, när motorfordon körs av personal som är anställd av företaget eller som ställts till företagets förfogande enligt avtalsenliga skyldigheter för sådana transporter, när motorfordon som används för transporten tillhör företaget, har köpts på kredit eller hyrts av företaget och när sådana transporter utgör endast sidverksamhet inom företagets verksamhet.

I bestämmelsen förutsätts det alltså att annan bearbetning av det gods som transporteras ska ingå i transportörens faktiska företagsverksamhet och att transport prestationen ska vara sekundär i förhållande till denna övriga näringsverksamhet. Som bearbetning av godset räknas att det säljs, köps, hyrs eller hyrts ut.

Det föreslås att definitionen i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik används som definition. Den tillämpas redan för närvarande i Finland t.ex. på gränsöverskridande transporter i Tornedalen. Även därför är det ändamålsenligt att förenhetliga den bestämmelse som gäller inrikestrafiken med den bestämmelse som gäller gränsöverskridande, internationell trafik inom EU. Det föreslås att ordalydelsen i definitionen ändras så att ordet "företag" ersätts med ordet "transportör", eftersom ordet redan i övrigt används i denna betydelse i lagen.

En förutsättning är också att Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/1/EG av den 18 januari 2006 om användning av fordon hyrda utan förare för godstransporter på väg tillämpas. Direktivet gäller gränsöverskridande trafik mellan EU-stater. Avsikten med direktivet är att tillåta användning av fordon som hyrts och registrerats i transportföretagets etableringsstat, alltså i den medlemsstat som beviljat trafiktillståndet.

Enligt förslaget kan t.ex. en entreprenör inom ramen för en flisningsentreprenad transportera flis som entreprenören flisat med en flishugg till ett värmeverk med en huggbil med tillkopplat släp oavsett vem som äger flisen. Inom torvproduktionen får en företagare som avtalat om totalentreprenad med torvindustrin betalning för torv som företagen levererar till värmeverket enligt torvens värmevärde, och företaget får utan trafiktillstånd transportera denna torv till värmeverket.

Typiska fall av entreprenader där material utvinns eller separeras förekommer främst inom jordbyggnadsarbeten, där brytning sker vid bergskärning eller tunnelbyggen. På motsvarande sätt tillverkas vid torvtäkt stycke- eller frästorv på arbetsfält ute på myrar samt vid flisningsentreprenader virke som flisas av skogsflis eller annan flis som tagits till vara i skogen eller t.ex. av byggavfall. Vid rivningsentreprenader rivs byggnaden och materialet sorteras i olika slags avfall såsom metall, trä och övriga brännbara material, betong och problemavfall.

Med förädling avses att kundens råvaror används t.ex. för sågning av virke, snickeriprodukter eller verksamhet vid saftstationer.

Nuläget förändras så att entreprenören inte kan köpa enbart transporter som underentreprenader av andra än av dem som har trafiktillstånd. I dagens läge har detta varit möjligt i viss mån, när transportören samtidigt har gjort entreprenad inom ett annat uppdrag. När det gäller byggtjänster tillämpas i övrigt den nya 3 punkten.

I 3 punkten är det fråga om en entreprenad eller en arbetsprestation som vanligen har utförts före transport. Samma befrielse från kravet på tillstånd gäller också den befrielse som avses i gällande 1 mom. 4 punkten och som gäller entreprenadtransporter där trans-

portkostnadernas andel av hela entreprenaden utgör högst 30 procent. Punkten har befriat en stor del av jordbyggnadstransporterna från kravet på trafiktillstånd.

Det föreslås att 1 mom. 4 punkten ändras så att transport av sådana material, maskiner eller anordningar som behövs för maskinentreprenad, byggande, installering av en maskin eller något annat motsvarande arbete, t.ex. arbete med anknytning till fastighetskötsel, inte omfattas av kravet på tillstånd, när fordonets förare är en av dem som utför arbetet. I denna punkt är det vanligen fråga om en entreprenad eller en arbetsprestation som utförs efter transport.

Maskinentreprenader omfattar t.ex. underhåll av skogsarbetsplatser inklusive flyttning av maskiner. Inom skogsbranschen har verksamhetsmodellen gått i riktning mot en mer helhetsbetonad entreprenad, där t.ex. avverkningen av en stämplingspost och den tillhörande transporten sköts av två företag på grundval av ett samarbetsavtal mellan dessa. Ansvar för att sammanlänka skogsarbetsplatserna har övergått från skogsindustriföretagen, som är kunder, till entreprenörer inom branschen. Skogsarbetsplatserna finns ofta i avlägsna bygder dit vägförbindelserna ibland är dåliga. Enligt gällande lag har motsvarande arbete kunnat utföras utan trafiktillstånd inom ramen för entreprenaden eller den normala verksamheten. Motsvarande samarbete är på kommande också inom maskinentreprenader inom lantbruket.

De transporter som avses i 7 § 1 mom. b punkten i förordningen om användning av fordon på väg (1257/1992) är i huvudsak undantagna från skyldigheten att använda färdskrivare. Detta undantag grundar sig på artikel 13.1.d i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85. Enligt artikeln får fordonets eller fordonskombinationens högsta tillåtna vikt inte överstiga 7,5 ton och användningen är tillåten inom en radie av 50 km, men det finns ett förslag på att utvidga radien till 100 km (Statsrådets skrivelse till Riksdagen om ett förslag till ändring av Eu-

ropaparlamentets och rådets förordning om färdskrivare, U 38/2011 rd). Begränsningen är således inte lika sträng, men även en delvis harmonisering underlättar övervakningen och förbättrar transportörens vetskap om skyldigheten att iaktta bägge författningar. När det gäller bestämmelserna om användning av färdskrivare finns undantaget från kravet på trafiktillstånd för posttransport i 10 punkten.

När det gäller flytttransporter förändras kravet på trafiktillstånd. I fortsättningen görs det i den föreslagna 3 och 4 punkten inget undantag för flytttransporter som, enligt gällande bestämmelse om att högst 30 procent av entreprenaden får utgöras av transportkostnader, vanligen faller utanför kravet på tillstånd i sådana korta transporter som även omfattar packande av flyttgods. Om flyttningen inbegriper en installation av en maskin eller en arbetsprestation som hänför sig till föremål, omfattas den fortfarande av undantagen i 3 eller 4 punkten.

Enligt 1 mom. 5 punkten krävs det inget trafiktillstånd för transporter som hör samman med jord- och skogsbruk eller djur- och fiskerihushållning och som utförs med traktor, alltså för traktortransporter i primärproduktionen, vilka också är befriade från bränsleavgift. Traktortransporter används för korta transporter på sträckor mellan 5 och 15 kilometer. Med tanke på karaktären av det gods som transporteras och den korta transportsträckan är det motiverat att traktortransporter är befriade från kravet på trafiktillstånd i primärproduktionen. Den gällande maximiradien på 50 km har varit oändamålsenlig ur övervakningens synpunkt och den föreslås bli slopad. Eftersom traktortransporter inte företagsekonomiskt sett är lönsamma på längre sträckor, är det inte ens med tanke på bekämpningen av den grå ekonomin motiverat att fastställa en kilometergräns. Tvärtom kan övervakningen av traktortransporter på detta sätt koncentreras till andra transporter än dem som görs i primärproduktionen.

Bestämmelser om vilka jord- och skogsbrukstransporter som är tillåtna med bränsle som beskattas lindrigare finns i 7 § i bränsleavgiftslagen. I denna lag används samma terminologi för att säkerställa en likadan tolkning. Trafiktillstånd krävs inte vid jord-

och skogsbrukstransporter med traktor, oberoende av vem som äger eller innehar traktorn. Definitionen är i övrigt densamma, men det föreslås även att djur- och fiskerihushållning befrias från kravet på trafiktillstånd.

Även andra än gårdsbruksidkare kan utföra transporter som hör samman med jord- och skogsbruk eller djur- och fiskerihushållning utan trafiktillstånd för traktor. Däremot omfattas egentlig transportnäring med traktor, t.ex. transport av virke eller flis till en fabrik eller ett kraftverk, inte av undantaget från kravet på trafiktillstånd, eftersom den inte räknas som egentligt jord- och skogsbruk. En enhetlig linje i fråga om befrielsen från bränsleavgift underlättar övervakningen och förbättrar transportörens möjligheter att bedöma sitt behov av trafiktillstånd.

Enligt den anvisning som Trafiksäkerhetsverket har gett om bränsleavgift avses med gårdsbruk egentligt gårdsbruk samt sådant särskilt gårdsbruk eller annan verksamhet i anslutning till jord- och skogsbruk som inte kan anses utgöra en separat rörelse, t.ex.

- transport till lägenheten av utsäde, gödselmedel, jordförbättringsmedel, kraftfoder och övriga nyttigheter som behövs i jordbruket,

- flyttning eller utbredning av slam på egen eller annan gårdsbruksidkares åkrar eller transport av slam till gårdsbruksidkarnas gemensamma behållare,

- transport av mjölk, kött, spannmål och liknande av gårdsbruksidkaren producerade jordbruksprodukter till mejeri, förädlingsanläggning eller annan köpare,

- transport av andra nyttigheter som behövs i jordbruket, när transporten sker för gårdsbruksidkarens räkning.

Vid transport av mejeriprodukter från ett mejeri exempelvis till butiker eller skolor ska traktorn ha trafiktillstånd. Detsamma gäller även vid transport av exempelvis utsäde eller kraftfoder från ett handelsföretag till gårdsbruket och det för transporten tas ut en avgift, varvid det är fråga om tillståndspliktig trafik. Detta motsvarar tolkningen av 7 § i bränsleavgiftslagen när det gäller skyldigheten att betala bränsleavgift.

Med stöd av 1 mom. 5 punkten är bl.a. sådana transporter som utförs som samarbete mellan gårdsbruket tillåtna, t.ex. trösk-

ning, i enlighet med vad som även föreskrivs om befrielse från bränsleavgift i 7 § i bränsleavgiftslagen. Det föreslås att man i 7 punkten tar in en befrielse från kravet på trafiktillstånd när det gäller transport med traktor av sådan snö som transportören själv röjt.

Avsikten är dels att utvidga 1 mom. 6 punkten så att befrielsen från kravet på trafiktillstånd inte längre är bundet till transporter som utförs inom en enda kommuns område, dels att skärpa punkten i fråga så att den inte omfattar annat än person- eller paketbilar utan släpvagn eller med så liten släpvagn att den totala vikten är högst 3 500 kg.

I 7 punkten föreslås det att transport av snö med traktor ska befrias från kravet på trafiktillstånd när snön har röjts av den som transporterar bort den. Snörika vintrar kan man inte på förhand bereda sig på med sådana transportresurser att det inte någon gång finns behov av sådan transportkapacitet som vanligen inte används för sådana uppgifter.

Bestämmelsen i 1 mom. 12 punkten preciseras så att huvudsaklig transportverksamhet helt entydigt omfattas av kravet på trafiktillstånd.

Enligt förslaget fogas det till 1 mom. i paragrafen som 13 punkt tas in ett undantag om kravet på trafiktillstånd när det gäller flyttning av sådana fordon som blivit på vägen till följd av att det skett en olycka eller att fordonet gått sönder och som äventyrar trafiksäkerheten. Undantaget gäller också transport till reparation. För närvarande har verkstäderna transporterat fordon som gått sönder utan trafiktillstånd med stöd av att transporterna anknyter till verkstadens normala verksamhet.

Som en ny 14 punkt föreslås transport till vård och tävlingar av djur. Undantaget gäller i praktiken närmast hästtransporter som för närvarande utförs inom ramen för den regel på 30 procent som upphävs.

I paragrafens 2 och 3 mom. finns bestämmelser om beräkning av transportens andel till 30 procent i samband med annan näringsverksamhet, entreprenader, transporter med trafiktraktorer och hemvårdstjänster. Efter som nämnda punkter ändras blir bestämmelsen om beräkning onödigt och upphävs. Som ett nytt 2 mom. fogas till paragrafen hänvisningsbestämmelser till kollektivtrafik-

lagen och lagen om taxitrafik när det gäller vilka transporter av gods som är tillåtna med taxi och buss utan tillstånd för godstrafik.

8 §. Förutsättningar för beviljande av trafiktillstånd. Det föreslås att en ny 1 mom. 6 punkt tas in enligt vilken en förutsättning för beviljande av trafiktillstånd är att de anställningsvillkor som grundar sig på lag inte försummas. Enligt 20 § ska tillståndet återkallas, om förutsättningarna för beviljande av tillstånd inte längre uppfylls, och det föreslås att paragrafens 1 mom. i fortsättningen kompletteras av 6 punkten.

För förhindrande av seriekonkurser föreslås det dessutom att till 3 punkten fogas en förutsättning för beviljande av tillstånd som går ut på att den sökande eller en organisationsanknuten person eller en sådan sammanslutning, där dessa haft bestämmande inflytande, inte under det senaste året har försatts i konkurs inom en bransch för vilken trafiktillstånd krävs.

9 §. Gott anseende hos trafikansvariga och fysiska personer som är sökande. Det föreslås att 2 mom. ändras så att man vid bedömning av gott anseende ska beakta samma faktorer som beaktas enligt 20 a § i kollektivtrafiklagen. För närvarande finns det onödiga små skillnader i ordalydelserna, men det föreslås att man i 3 punkten också hänvisar till att det ska beaktas att gärningen riktar sig mot gods, medan man i kollektivtrafiklagen endast hänvisar till gärningar som riktar sig mot kunder.

9 a §. Juridiska personers goda anseende. Vid en bedömning av äventyrandet av juridiska personers goda anseende ska äventyrandet av anseendet hos sådana organisationsanknutna personer som avses ovan beaktas på samma grunder som äventyrandet av anseendet hos trafikansvariga eller fysiska personer som är sökande. Det föreslås vidare att 2 mom. förkortas med hjälp av en hänvisningsbestämmelse för att undvika onödig upprepning.

11 §. Examensprov. Det föreslås att 3 mom. preciseras så att den befrielse från examensprov som finns i EU:s förordning om trafikidkare och som gäller dem som har fått gemenskapstillstånd tack vare minst tio års erfarenhet endast gäller dem som har tillstånd för godstrafik, och så att gemenskapstillstånd

för godstrafik kan inte ges enligt ett tidigare kollektivtrafiktillstånd. Befrielse från kursen beviljas även jordbyggnads- och skogsmaskinsentreprenörer, vars näringsverksamhet omfattat transporter. Den sistnämnda ändringen ska enligt ikraftträdandebestämmelsen gälla till utgången av 2014, varefter undantaget inte längre tillämpas. Nya jordbyggnads- och skogsmaskinsentreprenörer omfattas alltså inte av undantagsbestämmelsen, utan är jämställda med andra i branschen.

20 §. Återkallande av trafiktillstånd och en persons olämplighet för yrket. Det föreslås att i 1 mom. tas in ytterligare en anledning till återkallande av tillstånd, nämligen sådana förseelser som arbetsgivaren gör sig skyldig till, i likhet med dem som föreslås bli fogade till 8 § 6 punkten. Konkurer, också i fråga om organisationsanknutna personer, har i 2 mom. beaktats som ett hinder för beviljande av tillstånd.

21 b §. Tillsyn. I det nya 2 mom. föreslås det att NTM-centralerna minst en gång per kalenderår ska utreda att de som har tillstånd för godstrafik fortfarande uppfyller behörighetsvillkoren. I kollektivtrafiklagen finns redan motsvarande skyldighet när det gäller kollektivtrafiktillstånd. När det gäller uppgifter om organisationsanknutna personers konkurer görs en utredning endast om det finns en särskild orsak, alltså närmast om ny information kommit fram.

22 §. Internationella transporter. Enligt artikel 1.5.c i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik ska gränsöverskridande transporter inom EU/EES-området och Schweiz vara undantagna från EU:s transporttillstånd i fråga om transporter med motorfordon vars högsta tillåtna totala vikt, inbegripet släp, inte överstiger 3,5 ton. Med tanke på enhetligheten föreslås det att samma regel också tillämpas på transporter till och från andra stater, om inget annat har avtalats med dessa stater. I vägtrafikkonventionen mellan Finland och Vitryssland har man avtalat om den nya definitionen i det paraferade utkastet till konvention och med Ryssland pågår förhandlingar i frågan.

25 §. Fordon som används i trafik. Det föreslås att paragrafen preciseras så att fordon som används i trafik ska anmälas till det register som avses i lagen om fordonstrafikre-

gistret (541/2003). Användningen av fordon som är registrerade i någon annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet begränsas så att fordonet ska anmälas till registret senast 7 dygn efter det att fordonet införts, om det används i Finland för andra syften än cabotage, som är tillåtet enligt EU:s rättsakter. Fordon som är registrerade utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet får inte användas.

I 47 a § i fordonsskattelagen finns bestämmelser om tilläggsskatt när fordon som inte är registrerade används i trafik. I 2 § i den lagen föreskrivs vilka författningar som tillämpas på registreringsskyldigheten i den lagen. Eftersom det inte föreslås att den aktuella lagen tas in i nämnda 2 §, betraktas användningen av utlandsregistrerade fordon inte som sådan användning av fordon som inte är registrerat som anses i fordonsskattelagen, vilket betyder att tilläggsskatt inte tas ut.

29 §. Skyldighet att visa upp dokument. Det föreslås att även CMR-fraktsedeln fogas till de dokument som ska medföras och visas för övervakare i cabotage, så att det kan utredas vilken dag ett fordon har anlänt till Finland. CMR-fraktsedeln är i internationell transport obligatorisk vid ankomst till ett land och för fordonets förare finns det ett eget exemplar. Nu för tiden är fraktsedeln vanligen i elektronisk form.

32 §. Straffbestämmelser. I det nya 2 mom. föreslås det vara straffbart att beställaren har ingått transportavtal utan att de utredningskyldigheter som avses i 5 a § har uppfyllts. Den första meningen i 2 mom. följer dessutom 9 § 1 mom. 3 punkten i beställarsvars-lagen i fråga om arbetsgivarens skyldigheter. För straffansvar krävs det i enlighet med den nämnda paragrafen en medvetenhet om att den andra parten inte fullgör sina lagstadgade skyldigheter som arbetsgivare, t.ex. att förarnas löner inte överensstämmer med finsk lagstiftning.

33 §. Rätt att få registeruppgifter och andra kontrolluppgifter. Det föreslås att i paragrafen tas in en rätt för dem som beviljar trafiktillstånd att av Enheten för utredning av grå ekonomi få en fullgöranderapport för kontroll av förutsättningarna för beviljande eller återkallande av trafiktillstånd. I paragrafen tas också in en rätt att begära motsvaran-

de uppgifter om sådana organisationsanknutna personer som avses i lagen om Enheten för utredning av grå ekonomi. I övrigt har författningstexten förtydligats. Rätten att begära uppgifter motsvarar de förutsättningar för beviljande och återkallande av tillstånd som avses i 9, 9 a och 20 §.

1.2 Lagen om Enheten för utredning av grå ekonomi

Enligt lagen om Enheten för utredning av grå ekonomi ska Enheten för utredning av grå ekonomi, som finns vid skatteförvaltningen, främja bekämpningen av den grå ekonomin genom att producera och sprida information om grå ekonomi och bekämpningen av den.

Enheten utarbetar dels fenomenutredningar för olika näringar, dels fullgöranderapporter för företag. I en fenomenutredning beskrivs fenomen inom den grå ekonomin, bekämpningen av den grå ekonomin samt effekterna av dessa, utan att någon organisation eller organisationsanknuten person specificeras. I 6 § finns bestämmelser om i vilka syften en fullgöranderapport kan utarbetas. Det föreslås att paragrafen ändras så att en fullgöranderapport kan utarbetas också för att kontrollera att förutsättningarna för trafiktillstånd uppfylls.

2 Närmare bestämmelser och föreskrifter

Med stöd av 13 § 6 mom. i godstransportlagen utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet bestämmelser om hur stora disponibla medel sökanden ska ha i förhållande till vart och ett av sökandens fordon. Bestämmelser om solvens finns i EU:s förordning om trafikidkare, men eftersom förordningen inte omfattar traktorer eller fordon som väger mer än 3,5 ton finns bestämmelserna om dessa fordon i förordningen. För de fordon som omfattas av EU:s gällande förordning om trafikidkare är soliditetskravet 9 000 euro om endast ett fordon används och 5 000 för varje ytterligare fordon som används. Eftersom EU-förordningen inte omfattar traktorer, kan bestämmelser om dem utfärdas nationellt.

Nationellt kan bestämmelser också utfärdas om företagarkursen. Kurskravet finns i gods-transportlagen, medan bestämmelser om kursinnehållet och kursens längd utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet. Längden på en företagarkurs för trafiktraktorer är för närvarande 40 timmar för dem som ansöker om tillstånd för trafiktraktor och 140 timmar för dem som ansöker om gemenskapstillstånd.

3 Ikraftträdande

Lagarna föreslås träda i kraft vid ingången av april 2013, dock så att de nya krav som gäller trafiktillstånd föreslås träda i kraft vid ingången av juli 2014. I fråga om entreprenadkontrakt beror tidpunkten för ikraftträdandet på när kontraktet har ingåtts med tanke på beställarens ansvar.

4 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

Eftersom det i propositionen föreslås att skyldigheten att skaffa trafiktillstånd för idkande av sådan näring som innefattar transport utvidgas, finns det orsak att bedöma bestämmelserna med tanke på den näringsfrihet som avses i 18 § 1 mom. i grundlagen. Frågan har behandlats i många regeringspropositioner som gäller trafiktillstånd, i fråga om godstrafik senast i samband med regeringens proposition RP 114/2011 rd.

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 behandlat frågor som gäller näringsfrihet i flera av sina utlåtanden, i fråga om vägtrafik senast i sitt utlåtande GrUU 31/2006 rd (taxitrafik).

I de föreslagna ändringarna i 8, 9 och 9 a § i godstransportlagen ska det föreskrivas om de krav på personer som hänförs till förutsättningarna för beviljande av trafiktillstånd. Dessa preciseras i fråga om ordalydelsen för att undvika tautologi och för att de också ska omfatta s.k. organisationsanknutna personer. Frågan har behandlats i avsnitt 2.4. I den föreslagna 20 § i godstransportlagen ändras på motsvarande sätt förutsättningarna för återkallande av trafiktillstånd, varning och en persons olämplighet för yrket. 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.

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 överträdelser 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 rd, GrUU 44/2004 rd, GrUU 48/2005 rd och GrUU 8/2006 rd. Förslaget uppfyller utskottets krav.

Det är motiverat att öka beställarens ansvar eftersom den grå ekonomin är så allmän, eftersom det är svårt att övervaka att den verksamhet som bedrivs av utländska transportföretag är laglig och eftersom underentreprenader är så vanliga. Syftet med bestämmelserna är att hindra företag att få konkurrensfördelar genom att anlita företag som försummar skyldigheter som grundar sig på lagstiftning och avtal.

På de grunder som anförts ovan finns det godtagbara skäl till att begränsa näringsfriheten och lagförslagen kan behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

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

Lagförslag

1.

Lag**om ändring och temporär ändring av lagen om kommersiell godstransport på väg**

I enlighet med riksdagens beslut

upphävs i lagen om kommersiell godstransport på väg (693/2006) 7 § 3 mom.,
ändras 2 § 5, 11 och 16 punkten, 5 a §, 6 § 6 mom., 6 a § 1 mom., 7 § 1 mom. 3–7 och 12
punkten och 7 § 2 mom., 8 § 1 mom., 9 § 2 mom. 2–4 punkten, 9 a § 2 mom., 11 § 2 mom. 1
punkten temporärt, 11 § 2 mom. 2 punkten och 11 § 3 mom., 20 § 1 mom. och 20 § 2 mom. 3
punkten, 22 §, 25 § 3 mom., 29 § 1 mom. och 33 §,

av dem 2 § 16 punkten, 5 a §, 6 a § 1 mom., 8 § 1 mom., 9 § 2 mom. 2–4 punkten, 9 a §
2 mom., 11 § 3 mom., 20 § 1 mom. och 20 § 2 mom. 3 punkten, 25 § 3 mom., 29 § 1 mom.
och 33 § sådana de lyder i lag 1283/2011, 7 § 2 mom. sådant det lyder i lag 1231/2006, 11 § 2
mom. sådant det lyder delvis ändrat i lagarna 1231/2006 och 1311/2009 och 22 § sådan den
lyder delvis ändrad i lag 1311/2009, samt

fogas till 2 §, sådan den lyder delvis ändrad i lagarna 1231/2006 och 1283/2011, en ny 17
punkt, till 7 § 1 mom., sådant det lyder delvis ändrat i lag 1283/2011, nya 13 och 14 punkter,
till 21 b §, sådan den lyder i lag 1283/2011, ett nytt 2 mom., till 32 §, sådan den lyder delvis
ändrad i lagarna 769/2010 och 1283/2011, ett nytt 2 mom., varvid de nuvarande 2–4 mom. blir
3–5 mom., som följer:

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

5) *trafiktillstånd* för traktor ett tillstånd för kommersiell godstransport med traktor som sker någon annanstans i Finland än i landskapet Åland,

11) *fordon* bil och traktor,

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

17) *eget gods* gods som innehåses av transportören också vid andra tillfällen än vid transport och verksamhet med direkt anknytning till transporten.

5 a §

Beställarens utredningsskyldighet

Beställaren eller dennes företrädare ska innan avtal ingås om transport utreda i det offentliga trafiktillståndsregistret att transportören har trafiktillstånd eller att denne har rätt att utföra transporten som cabotage eller utan trafiktillstånd och att transportören är införd i registret över mervärdesskattskyldiga enligt mervärdesskattelagen (1501/1993). Avtal får inte ingås, om dessa förutsättningar inte är uppfyllda. Avtal får inte heller ingås, om beställaren är medveten om eller borde vara medveten om att den andra avtalsparten inte har för avsikt att fullgöra sina lagstadgade skyldigheter som arbetsgivare.

Beställaren eller dennes företrädare behöver inte göra en utredning enligt 1 mom., om

1) avtalsparten är staten, en kommun, en samkommun, landskapet Åland, en kommun

eller en samkommun i landskapet Åland, en församling, en kyrklig samfällighet, Folkpensionsanstalten eller Finlands Bank,

2) det har förflutit mindre än tre månader från det att den senaste utredningen gjordes om samma avtalspart,

3) avtalsförhållandet mellan beställaren och avtalsparten kan anses vara etablerat som en följd av tidigare utförda transporter samma år, varvid en utredning ska göras varje kalenderår.

Beställaren eller dennes företrädare behöver inte heller göra de utredningar som avses i 1 mom., om det avtalade transportpriset är mindre än 500 euro för transportavtal som ingåtts under en tremånadersperiod.

6 §

Trafiktillstånd

Trafiktillstånd för traktor ger rätt att bedriva trafik i hela landet, med undantag av landskapet Åland.

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. Som lossande av last räknas också att koppla loss en lastad släpvagn från dragbilen utan att lossa lasten.

7 §

Kommersiell trafik som är befriad från tillståndsplikt

Tillstånd behövs inte för

3) godstransport med motorfordon förutsatt att

a) det gods som transporteras är transportörens eget gods eller har sålts, köpts, hyrts ut eller hyrts, tillverkats, utvunnits, avskiljts, bearbetats eller reparerats av transportören,

b) syftet med transporten är att transportera godset till transportören eller till eller från transportörens företag eller att flytta godset inom eller utanför företaget för eget bruk,

c) förarna till de motorfordon som används för transporten är anställda av transportören eller har ställts till transportörens förfogande enligt ett avtal,

d) de motorfordon som används för transporten tillhör transportören eller har köpts på kredit eller hyrts av transportören; i sist nämnda fall under förutsättning att motorfordonen uppfyller de krav som fastställs i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/1/EG om användning av fordon hyrda utan förare för godstransporter på väg, och

e) transporten utgör sidoverksamhet inom transportörens näringsverksamhet,

4) transport av sådana material, maskiner eller anordningar som behövs för maskinentreprenad, byggande, installering av en maskin eller något annat motsvarande arbete, när fordonet körs av någon av dem som utför arbetet, samt förflyttning av skogsmaskiner inom och mellan skogsentreprenadobjekt, när förflyttningen sköts av någon som deltar i entreprenaden,

5) transport som hör samman med jord- och skogsbruk eller djur- eller fiskerihushållning, som utförs med traktor,

6) transport som hör samman med hemvårdstjänster och som utförs med ett fordon eller en fordonskombination vars högsta totala vikt är 3 500 kg och som innehåller en näringsidkare inom den branschen,

7) spridning av marksubstanser, vatten, salt eller något annat motsvarande ämne på vägar eller gator i samband med väg- och gatuunderhållet eller transport av snö med traktor när transportören också har skött snöröjningen på arbetsstället,

12) transport för vilken arbetsgivaren betalar en löntagare ersättning till ett skattefritt belopp som godkänts av skatteförvaltningen,

där godset hör samman med arbetsuppgifterna och transporten sker med ett fordon som innehas av löntagaren samt förutsatt att transporten av det medförda godset inte utgör löntagarens huvudsyssla,

13) flyttning av fordon som gått sönder och som äventyrar trafiksäkerheten.

14) transport till vård och tävlingar av djur som transportören sköter.

Bestämmelser om rätten för en innehavare av ett taxitillstånd att transportera gods finns i lagen om taxitrafik (217/2007), och bestämmelser om rätten för en innehavare av ett kollektivtrafiktillstånd att transportera gods finns i kollektivtrafiklagen (869/2009).

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 under det senaste året har försatts i konkurs inom en bransch där det krävs tillstånd för godstrafik förutsatt att inte heller en till sökanden organisationsanknuten person som avses i 2 § i lagen om enheten av grå ekonomi (1207/2010) eller ett företag som på det sätt som avses i 2 kapitel 4 § i värdepappersmarknadslagen (/) står under bestämmande inflytande till sökanden eller den organisationsanknutna personen har försatts i konkurs under det senaste året,

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

5) inte har meddelats näringsförbud eller tillfälligt näringsförbud, och som

6) inte uppsåtligen eller av grov oaktsamhet väsentligen har försummat de anställningsvillkor som avses i arbetsavtalslagen (55/2001), lagen om kollektivavtal (436/1946), arbetstidslagen (605/1996) eller semesterlagen (162/2005) eller den skyldighet att ta en obligatorisk försäkring för anställda som avses i lagen om olycksfallsförsäkring (608/1948).

9 §

Gott anseende hos trafikansvariga och fysiska personer som är sökande

En trafikansvarig, eller en fysisk person som ansöker om trafiktillstånd, 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 anges 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

2) gärningen är allvarlig och systematisk,

3) gärningen riktar sig mot en kund, det gods som transporteras eller en myndighet,

4) gärningen har konsekvenser som förämrar trafiksäkerheten,

9 a §

Juridiska personers goda anseende

En juridisk person som ansöker om trafiktillstånd kan inte anses ha gott anseende på det sätt som avses i artikel 6 i EU:s förordning om trafikidkare, om den juridiska personens goda anseende har äventyrats av skäl som anges 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 de faktorer som nämns i 9 § 2 mom.

11 §

Examensprov

Trafiksäkerhetsverket ska godkänna att en person som inte har fullföljt en trafikföretagarkurs deltar i provet, om han eller hon

1) i minst två år i huvudsyssla har arbetat i sådana ansvarsfulla uppgifter inom transportbranschen eller i transporter inom jordbyggnads- eller skogsmaskinsentreprenader, vilka hänför sig till administration, ekonomi eller operativ verksamhet, och det är uppenbart att personen har sådan kunskap och skicklighet som motsvarar trafikföretagarkursen, eller

2) har avlagt en examen inom handel, administration, teknik eller transport på minst yrkeshögskolenivå eller en i lagen om yrkesinriktad vuxenutbildning (631/1998) avsedd specialyrkesexamen som lämpar sig för branschen och under minst ett år har arbetat i sådana uppgifter som avses i 1 punkten.

En person som uppfyller i artikel 9 i EU:s förordning om trafikidkare avsedda krav som gäller godstransportbranschen behöver inte avlägga det examensprov som avses i artikel 8.1 i den förordningen.

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 trafik-tillstånd 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, 5 eller 6 punkten. Den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen eller Statens ämbetsverk på Åland ska också återkalla ett trafik-tillstånd för viss tid eller helt och hållet, om tillståndshavaren vid bedrivande av trafik har tillåtit att en person som meddelats näringsförbud eller tillfälligt näringsförbud

handlar i strid med 4 eller 11 § i lagen om näringsförbud (1059/1985).

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

3) företagets verkställande direktör, ansvariga bolagsmän eller de organisationsanknutna personer som avses i 2 § i lagen om Enheten för utredning av grå ekonomi inte längre har gott anseende på det sätt som avses i 9 §.

21 b §

Kontroll

De behöriga närings-, trafik- och miljöcentralerna och Statens ämbetsverk på Åland ska minst en gång per kalenderår utreda om tillståndshavarna fortfarande uppfyller de förutsättningar för beviljande av trafik-tillstånd som anges i 8 §. En utredning i fråga om organisationsanknutna personer ska endast göras till den del en sådan fullgöranderapport som avses i 5 § i lagen om Enheten för utredning av grå ekonomi finns tillgänglig.

22 §

Internationella transporter

Lastbilar och sådana fordonskombinationer bestående av en bil och en släpvagn med en totalvikt på över 3 500 kg, som registrerats i utlandet eller som registrerats i Finland men uthyrt till utlandet ska ha transporttillstånd som beviljas av Trafiksäkerhetsverket, om inte något annat följer av internationella överenskommelser eller Europeiska gemenskapernas lagstiftning.

25 §

Fordon som används i trafik

Tillståndshavaren ska utan obefogat dröjsmål lämna en anmälan till det register som avses i lagen om fordonstrafikregistret

(541/2003) om att ett fordon som används i trafik tas i yrkesmässig trafik. Fordon som är registrerade i någon annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet ska anmälas till registret inom sju dygn efter det att fordonet införts, om det används i Finland för annan trafik än sådan som avses i 6 a §. Fordon som är registrerade någon annanstans får inte användas i trafik inom Finland.

29 §

Skyldighet att visa upp dokument

Ett giltigt trafiktillstånd eller en kopia av ett gemenskapstillstånd, ett transporttillstånd samt ett förartillstånd, ett bevis enligt artikel 8.3 i EU:s förordning om tillstånd för gods- trafik eller ett hyresavtal, en kopia eller en utredning enligt 25 § 1 mom. 2 punkten samt, i fråga om transporter enligt 6 a §, en CMR-fraktsedel antingen i pappersform eller i tillförlitlig elektronisk form ska vid behov medföras i fordonet när trafik bedrivs.

32 §

Straffbestämmelser

En beställare eller dennes företrädare som beställer en transport utan att ha gjort en i 5 a § avsedd utredning eller som annars är medveten om att transportören inte uppfyller förutsättningarna enligt 5 a § eller inte har för avsikt att fullgöra sina lagstadgade skyldigheter såsom arbetsgivare ska för *brott mot beställning av transport* dömas till böter. Om lagen om beställarens utredningsskyldighet och ansvar vid anlitan- de av utomstående arbetskraft (1233/2006) tillämpas på transporten och om försummelseavgift som avses i den lagen kan påföras beställaren för att denne ingått ett avtal, ska böter inte dömas ut.

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 den fullgöranderapport som avses i 5 § i lagen om Enheten för utredning av grå ekonomi för utredning av förutsättningarna för beviljande eller återkallande av trafiktillstånd.

De myndigheter som avses i 1 mom. har även rätt att få motsvarande nödvändiga uppgifter ur straffregistret, bötesregistret, fordonstrafikregistret, utskökningsregistret, näringsförbudsregistret och skatteförvaltningens datasystem samt nödvändiga uppgifter för behandlingen av ärenden som gäller

- 1) varningar,
- 2) utredning av i artikel 14 i EU:s förordning om trafikidkare avsedda personers olämplighet,
- 3) återlämnande av den säkerhet som ställts för att visa trafikidkarens solvens.

De uppgifter som avses i 1 och 2 mom. får begäras om

- 1) dem som söker trafiktillstånd och innehavare av trafiktillstånd,
- 2) trafikansvariga,
- 3) företagets verkställande direktör,
- 4) ansvariga bolagsmän, och
- 5) organisationsanknutna personer som avses i 2 § i lagen om Enheten för utredning av grå ekonomi.

Denna lag träder i kraft den 20. Bestämmelserna i 2 § 5 och 11 punkten, 7 § 1 mom. 3–5 punkten samt 7 § 2 mom. och upphävandet av 7 § 3 mom. träder dock i kraft den 20. Bestämmelsen i 11 § 1 punkten gäller till utgången av 2014.

Om ett avtal om entreprenad eller arbetsprojekt har ingåtts före ikraftträdandet av denna lag, ska 7 § 1 mom. 3–5 punkten, sådana de lydde vid ikraftträdandet av denna lag, tillämpas på de transporter som ingår i entreprenaden eller arbetsprojektet.

2.

Lag**om ändring av 6 § i lagen om Enheten för utredning av grå ekonomi**

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om Enheten för utredning av grå ekonomi (1207/2010) 6 § 1 mom. 13 punkten och
fogas till 6 § 1 mom. en ny 14 punkt som följer:

6 §

Syftet med fullgöranderapporter

Fullgöranderapporter utarbetas till stöd för

13) sådant förhinder och sådan utredning av penningtvätt och av finansiering av terrorism som avses i 35 § 1 mom. 1 punkten

i lagen om förhinder och utredning av penningtvätt och av finansiering av terrorism (503/2008),

14) beviljande och återkallande av trafik-tillstånd i enlighet med lagen om kommersiell godstransport på väg (693/2006) och kollektivtrafiklagen (869/2009).

Denna lag träder i kraft den 20.

Helsingfors den 20 december 2012

Statsminister

JYRKI KATAINEN

Bostads- och kommunikationsminister *Krista Kiuru*

Bilaga

1.

Lag

om ändring och temporär ändring av lagen om kommersiell godstransport på väg

I enlighet med riksdagens beslut

upphävs i lagen om kommersiell godstransport på väg (693/2006) 7 § 3 mom.,
ändras 2 § 5, 11 och 16 punkten, 5 a §, 6 § 6 mom., 6 a § 1 mom., 7 § 1 mom. 3–7 och 12
 punkten och 7 § 2 mom., 8 § 1 mom., 9 § 2 mom. 2–4 punkten, 9 a § 2 mom., 11 § 2 mom. 1
 punkten temporärt, 11 § 2 mom. 2 punkten och 11 § 3 mom., 20 § 1 mom. och 20 § 2 mom. 3
 punkten, 22 §, 25 § 3 mom., 29 § 1 mom. och 33 §,
 av dem 2 § 16 punkten, 5 a §, 6 a § 1 mom., 8 § 1 mom., 9 § 2 mom. 2–4 punkten, 9 a §
 2 mom., 11 § 3 mom., 20 § 1 mom. och 20 § 2 mom. 3 punkten, 25 § 3 mom., 29 § 1 mom.
 och 33 § sådana de lyder i lag 1283/2011, 7 § 2 mom. sådant det lyder i lag 1231/2006, 11 § 2
 mom. sådant det lyder delvis ändrat i lagarna 1231/2006 och 1311/2009 och 22 § sådan den
 lyder delvis ändrad i lag 1311/2009, samt
fogas till 2 §, sådan den lyder delvis ändrad i lagarna 1231/2006 och 1283/2011, en ny 17
 punkt, till 7 § 1 mom., sådant det lyder delvis ändrat i lag 1283/2011, nya 13 och 14 punkter,
 till 21 b §, sådan den lyder i lag 1283/2011, ett nytt 2 mom., till 32 §, sådan den lyder delvis
 ändrad i lagarna 769/2010 och 1283/2011, ett nytt 2 mom., varvid de nuvarande 2–4 mom. blir
 3–5 mom., som följer:

Gällande lydelse

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

5) tillstånd för trafiktraktor ett tillstånd för kommersiell godstransport med *trafiktraktor* som sker någon annanstans i Finland än i landskapet Åland,

11) fordon bil och *trafiktraktor*,

Föreslagen lydelse

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

5) *trafiktillstånd* för traktor ett tillstånd för kommersiell godstransport med traktor som sker någon annanstans i Finland än i landskapet Åland,

11) *fordon* bil och traktor,

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

17) *egget gods* gods som innehas av transportören också vid andra tillfällen än vid transport och verksamhet med direkt anknytning till transporten.

5 a §

Beställarens utredningsskyldighet

Beställaren eller dennes företrädare ska innan avtal ingås om tillståndspliktig transport reda ut om transportören har det trafiktillstånd som behövs.

Beställaren eller dennes företrädare behöver inte begära en utredning, om *han har grundad anledning att lita på att transportören har trafiktillstånd till följd av*

1) att avtalsparten är staten, en kommun, en samkommun, landskapet Åland, en kommun eller en samkommun i landskapet Åland, en församling, en kyrklig samfällighet, Folkpensionsanstalten eller Finlands Bank, *ett i aktiebolagslagen (624/2006) avsett publikt aktiebolag, ett statligt affärsverk eller ett bolag som helt ägs av ett statligt affärsverk, en privaträttslig sammanslutning eller ett privaträttsligt bolag som helt ägs av en kommun eller en samkommun eller en motsvarande utländsk sammanslutning eller ett motsvarande utländskt företag,*

2) att avtalspartens verksamhet är etablerad,

3) att avtalsförhållandet mellan beställaren och avtalsparten kan anses vara etablerat som en följd av tidigare avtalsförhållanden, eller

4) orsaker som kan jämföras med dem som anges i 1–3 punkten.

5 a §

Beställarens utredningsskyldighet

Beställaren eller dennes företrädare ska innan avtal ingås om transport utreda i det offentliga trafiktillståndsregistret att transportören *har trafiktillstånd eller att denne har rätt att utföra transporten som cabotage eller utan trafiktillstånd och att transportören är införd i registret över mervärdesskattskyldiga enligt mervärdesskattelagen (1501/1993). Avtal får inte ingås, om dessa förutsättningar inte är uppfyllda. Avtal får inte heller ingås, om beställaren är medveten om eller borde vara medveten om att den andra avtalsparten inte har för avsikt att fullgöra sina lagstadgade skyldigheter som arbetsgivare.*

Beställaren eller dennes företrädare behöver inte göra en utredning enligt 1 mom., om

1) avtalsparten är staten, en kommun, en samkommun, landskapet Åland, en kommun eller en samkommun i landskapet Åland, en församling, en kyrklig samfällighet, Folkpensionsanstalten eller Finlands Bank,

2) *det har förflutit mindre än tre månader från det att den senaste utredningen gjordes om samma avtalspart,*

3) avtalsförhållandet mellan beställaren och avtalsparten kan anses vara etablerat som en följd av tidigare utförda transporter *samma år, varvid en utredning ska göras varje kalenderår.*

Beställaren eller dennes företrädare behöver inte heller göra de utredningar som avses i 1 mom., om det avtalade transportpriset är mindre än 500 euro för transportavtal som

ingåtts under en tremånadersperiod.

6 §

Trafiktillstånd

Tillstånd för trafiktraktor berättigar till att bedriva trafik i hela landet, med undantag av landskapet Åland.

6 §

Trafiktillstånd

Trafiktillstånd för traktor berättigar till att bedriva trafik i hela landet, med undantag av landskapet Åland.

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.

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. *Som lossande av last räknas också att koppla loss en lastad släpvagn från dragbilen utan att lossa lasten.*

7 §

Kommersiell trafik som är befriad från tillståndsplikt

Tillstånd behövs inte för

3) sådan transport av gods i samband med näringsverksamhet som normalt ingår i den verksamheten och som sker med ett fordon som innehas av näringsidkaren,

7 §

Kommersiell trafik som är befriad från tillståndsplikt

Tillstånd behövs inte för

3) *godstransport med motorfordon förutsatt att*

a) det gods som transporteras är transportörens eget gods eller har sålts, köpts, hyrts ut eller hyrts, tillverkats, utvunnits, avskiljts, bearbetats eller reparerats av transportören,

b) syftet med transporten är att transportera godset till transportören eller till eller från transportörens företag eller att flytta godset inom eller utanför företaget för eget

4) transport av gods som sker i samband med entreprenader eller andra avtalade arbetsprojekt, då transporten sker med ett fordon som innehas av entreprenören eller någon annan prestationsskyldig, om transportkostnaderna för vägtransporten utgör högst 30 procent av entreprenaden eller arbetsprojektet,

5) transport 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 näringsidkarens jord- och skogsbrukslägenhet eller verksamhetsställe för djur- och fiskerihushållning samt inom den kommun där lägenheten eller verksamhetsstället finns,*

6) transport inom *en enda kommuns område* som hör samman med hemvårdstjänster och som utförs med ett fordon som innehas av en näringsidkare inom denna bransch,

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

12) transport för vilken arbetsgivaren betalar en löntagare ersättning till ett skattefritt belopp som godkänts av skatteförvaltningen, där godset hör samman med arbetsuppgifterna och transporten sker med ett fordon som

bruk,

c) förarna till de motorfordon som används för transporten är anställda av transportören eller har ställts till transportörens förfogande enligt ett avtal,

d) de motorfordon som används för transporten tillhör transportören eller har köpts på kredit eller hyrts av transportören; i sist nämnda fall under förutsättning att motorfordonen uppfyller de krav som fastställs i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/1/EG om användning av fordon hyrda utan förare för godstransporter på väg, och

e) transporten utgör sidoverksamhet inom transportörens näringsverksamhet,

4) transport av sådana material, maskiner eller anordningar som behövs för maskinentreprenad, byggande, installering av en maskin eller något annat motsvarande arbete, när fordonet körs av någon av dem som utför arbetet, samt förflyttning av skogsmaskiner inom och mellan skogsentreprenadobjekt, när förflyttningen sköts av någon som deltar i entreprenaden,

5) transport som hör samman med jord- och skogsbruk eller djur- eller fiskerihushållning, som utförs med traktor,

6) transport som hör samman med hemvårdstjänster och som utförs med ett fordon eller en fordonskombination vars högsta totala vikt är 3 500 kg och som innehas av en näringsidkare inom den branschen, [viittaa näin paremmin kotihoidon palveluihin]

7) spridning av marksubstanser, vatten, salt eller något annat motsvarande ämne på vägar eller gator i samband med väg- och gatuunderhållet *eller transport av snö med traktor när transportören också har skött snöröjning-en på arbetsstället,*

12) transport för vilken arbetsgivaren betalar en löntagare ersättning till ett skattefritt belopp som godkänts av skatteförvaltningen, där godset hör samman med arbetsuppgifterna och transporten sker med ett fordon som

*Gällande lydelse**Föreslagen lydelse*

innehas av löntagaren.

Andelen av kostnaderna för de transporter som avses i 1 mom. 3, 5 och 6 punkten får utgöra högst 30 procent av hela näringsverksamhetens direkta kostnader under räkenskapsperioden, och den beräknas så att de direkta kostnaderna för transportverksamheten jämförs med de direkta kostnaderna för hela den näringsverksamhet som bedrivs under räkenskapsperioden.

Transportens andel innefattar förarens arbetsinsats vid lastning och lossning av godset, även då det sker någon annanstans än på en väg, till den del det sker för att möjliggöra transporten.

innehas av löntagaren *samt förutsatt att transporten av det medförda godset inte utgör löntagarens huvudsyssla,*

13) flyttning av fordon som gått sönder och som äventyrar trafiksäkerheten.

14) transport till vård och tävlingar av djur som transportören sköter.

Bestämmelser om rätten för en innehavare av ett taxitillstånd att transportera gods finns i lagen om taxitrafik (217/2007), och bestämmelser om rätten för en innehavare av ett kollektivtrafiktillstånd att transportera gods finns i kollektivtrafiklagen (869/2009).

8 §

8 §

*Förutsättningar för beviljande av trafiktillstånd**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 mer än obetydliga, eller skulder som har återsänts från utsökningen med ett medellöshetsintyg, *och som*

5) inte har meddelats näringsförbud eller

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) under det senaste året inte är försatt i konkurs eller en med sökanden förknippad organisationsanknuten person, som avses i 2 § i lagen om enheten av grå ekonomi (1207/2010), eller en sådan sammanslutning, där de har haft bestämmande inflytande på det sätt, som avses i 2 kapitel 4 § i värdepappersmarknadslagen (/), har inte försatts i konkurs inom en branch för vilken krävs trafiktillstånd enligt denna lag,

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

5) inte har meddelats näringsförbud eller

tillfälligt näringsförbud.

tillfälligt näringsförbud, och som

6) *inte uppsåtligt eller av grov oaktsamhet väsentligen har försummat de anställningsvillkor som avses i arbetsavtalslagen (55/2001), lagen om kollektivavtal (436/1946), arbetstidslagen (605/1996) eller semesterlagen (162/2005) eller den skyldighet att ta en obligatorisk försäkring för anställda som avses i lagen om olycksfallsförsäkring (608/1948).*

9 §

Gott anseende hos trafikansvariga och fysiska personer som är sökande

En trafikansvarig och 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

- 2) gärningen är allvarlig,
- 3) gärningen riktar sig mot en kund eller myndighet,
- 4) gärningen har konsekvenser som försämrar säkerheten,

9 §

Gott anseende hos trafikansvariga och fysiska personer som är sökande

En trafikansvarig och en fysisk person som ansöker om trafik tillstånd 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 anges 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

- 2) gärningen är allvarlig *och systematisk*,
- 3) gärningen riktar sig mot en kund, *det gods som transporteras* eller en myndighet,
- 4) gärningen har konsekvenser som försämrar *trafiksäkerheten*,

9 a §

Juridiska personers goda anseende

En juridisk person som söker trafik tillstånd 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,*

9 a §

Juridiska personers goda anseende

En juridisk person som ansöker om trafik tillstånd kan inte anses ha gott anseende på det sätt som avses i artikel 6 i EU:s förordning om trafikidkare, om den juridiska personens goda anseende har äventyrats av skäl som anges 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 *de faktorer som nämns i 9 § 2 mom.*

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

- 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 ska godkänna att en person som inte har fullföljt en trafikföretagarkurs deltar i provet, om han eller hon

1) i minst två år i huvudsyssla har arbetat i ansvarsfulla uppgifter inom transportbranschen, vilka hänför sig till administration, ekonomi eller operativa verksamhet, och det är uppenbart att personen har sådan kunskap och skicklighet som motsvarar trafikföretagarkursen, eller

2) har avlagt en examen inom handel, administration, teknik eller transport på minst yrkeshögskolenivå eller en i lagen om yrkesinriktad vuxenutbildning (631/1998) avsedd specialyrkesexamen som lämpar sig för branschen och under minst ett år har arbetat i sådana uppgifter som avses i 1 punkten.

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.

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 trafik-tillstånd för viss tid eller helt och hållet, om tillståndshavaren begär det eller om tillstånd-

11 §

Examensprov

Trafiksäkerhetsverket ska godkänna att en person som inte har fullföljt en trafikföretagarkurs deltar i provet, om han eller hon

1) i minst två år i huvudsyssla har arbetat i sådana ansvarsfulla uppgifter inom transportbranschen *eller i transporter inom jordbyggnads- eller skogsmaskinsentreprenader*, vilka hänför sig till administration, ekonomi eller operativ verksamhet, och det är uppenbart att personen har sådan kunskap och skicklighet som motsvarar trafikföretagarkursen, eller

2) har avlagt en examen inom handel, administration, teknik eller transport på minst yrkeshögskolenivå eller en i lagen om yrkesinriktad vuxenutbildning (631/1998) avsedd specialyrkesexamen som lämpar sig för branschen och under minst ett år har arbetat i sådana uppgifter som avses i 1 punkten.

En person som uppfyller i artikel 9 i EU:s förordning om trafikidkare avsedda krav som *gäller godstransportbranschen* behöver inte avlägga det examensprov som avses i artikel 8.1 i den förordningen.

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 trafik-tillstånd för viss tid eller helt och hållet, om tillståndshavaren begär det eller om tillstånd-

shavaren inte längre uppfyller förutsättningarna för beviljande av tillstånd enligt 8 § 1 mom. 2 eller 5 punkten. 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 att en person som meddelats näringsförbud eller tillfälligt näringsförbud handlar i strid med 4 eller 11 § i lagen om näringsförbud (1059/1985).

Om inte något 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

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

21 b §

Kontroll

22 §

Internationella transporter

En lastbil och tung släpvagn som registrerats i utlandet eller som registrerats i Finland men uthyrt till utlandet ska ha ett transporttillstånd som beviljas av Trafiksäkerhetsverket, om inte något annat följer av internationella överenskommelser eller Europeiska

shavaren inte längre uppfyller förutsättningarna för beviljande av tillstånd enligt 8 § 1 mom. 2, 5 eller 6 punkten. 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 att en person som meddelats näringsförbud eller tillfälligt näringsförbud handlar i strid med 4 eller 11 § i lagen om näringsförbud (1059/1985).

Om inte något 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

3) företagets verkställande direktör, ansvariga bolagsmän eller *de organisationsanknutna personer som avses i 2 § i lagen om Enheten för utredning av grå ekonomi* inte längre har gott anseende på det sätt som avses i 9 §.

21 b §

Kontroll

22 §

Internationella transporter

De behöriga närings-, trafik- och miljöcentralerna och Statens ämbetsverk på Åland ska minst en gång per kalenderår utreda om tillståndshavarna fortfarande uppfyller de förutsättningar för beviljande av trafiktillstånd som anges i 8 §. En utredning i fråga om organisationsanknutna personer ska endast göras till den del en sådan fullgörande-rapport som avses i 5 § i lagen om Enheten för utredning av grå ekonomi finns tillgänglig.

Lastbilar och sådana fordonskombinationer bestående av en bil och en släpvagn med en totalvikt på över 3 500 kg, som registrerats i utlandet eller som registrerats i Finland men uthyrt till utlandet ska ha transporttillstånd som beviljas av Trafiksäkerhetsverket, om

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

gemenskapernas lagstiftning.

inte något annat följer av internationella överenskommelser eller Europeiska gemenskapernas lagstiftning.

25 §

25 §

Fordon som används i trafik

Fordon som används i trafik

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

Tillståndshavaren ska utan obefogat dröjsmål lämna en anmälan till det register som avses i lagen om fordonstrafikregistret (541/2003) om att ett fordon som används i trafik tas i yrkesmässig trafik. Fordon som är registrerade i någon annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet ska anmälas till registret inom sju dygn efter det att fordonet införts, om det används i Finland för annan trafik än sådan som avses i 6 a §. Fordon som är registrerade någon annanstans får inte användas i trafik inom Finland.

29 §

29 §

Skyldighet att visa upp dokument

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.

Ett giltigt trafiktillstånd eller en kopia av ett gemenskapstillstånd, ett transporttillstånd samt ett förartillstånd, ett 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 samt, i fråga om transporter enligt 6 a §, en CMR-fraktsedel antingen i pappersform eller i tillförlitlig elektronisk form ska vid behov medföras i fordonet när trafik bedrivs.

32 §

32 §

Straffbestämmelser

Straffbestämmelser

En beställare eller dennes företrädare som beställer en transport utan att ha gjort en i 5 a § avsedd utredning eller som annars har kännedom om att transportören inte uppfyller förutsättningarna enligt 5 a § eller inte haft för avsikt att fullgöra sina lagstadgade skyldigheter ska straffas.

digheter såsom arbetsgivare ska för brott mot beställning av transport dömas till böter eller samfundsbot. Om lagen om beställarens utredningsskyldighet och ansvar vid anlitan- de av utomstående arbetskraft (1233/2006) tillämpas på transporten och om försummel- seavgift som avses i den lagen kan påföras för ingåendet av avtalet, ska böter inte dö- mas ut.

33 §

Rätt att få registeruppgifter och andra kon- trolluppgifter

Den behöriga närings-, trafik- och miljö- centralen och Statens ämbetsverk på Åland har trots sekretessbestämmelserna rätt att få nödvändiga uppgifter ur straffregistret, bötes- registret, fordonstrafikregistret, utökningsre- gistret, näringsförbudsregistret och skatteför- valtningens datasystem om dem som söker trafik tillstånd och innehavare av trafik till- stånd, trafikansvariga samt företagets verk- ställande direktör och ansvariga bolagsmän för behandlingen av ärenden som gäller bevil- jande av trafik tillstånd och i artiklarna 4 och 6 i EU:s förordning om tillstånd för godstra- fik avsedda gemenskapstillstånd, kontroll av förutsättningarna för beviljande av tillstånd, återkallande av tillstånd, varningar och i arti- kel 14 i EU:s förordning om trafikidkare av- sedda personers olämplighet samt för åter- lämnande av den säkerhet som ställts för att visa trafikidkarens solvens.

Den behöriga närings-, trafik- och miljö- centralen och Statens ämbetsverk på Åland har trots sekretessbestämmelserna rätt att för genomförande av den kontroll som avses i arti- kel 12 i EU:s förordning om trafikidkare få nödvändiga uppgifter av polisen, Skatteför- valtningen, tullverket, arbetarskyddsförvalt- ningen och Trafiksäkerhetsverket om före- tagskontroller som gäller dem som innehar trafik tillstånd och andra uppgifter som är nödvändiga för att bedöma huruvida förut- sättningarna enligt 8 § för beviljande av tra- fiktillstånd uppfylls.

33 §

Rätt att få registeruppgifter och andra kon- trolluppgifter

Den behöriga närings-, trafik- och miljö- centralen och Statens ämbetsverk på Åland har trots sekretessbestämmelserna rätt att få *den fullgöranderapport som avses i 5 § i la- gen om Enheten för utredning av grå ekono- mi förutredning av förutsättningarna för be- viljande eller återkallande av trafik tillstånd.*

De myndigheter som avses i 1 mom. har även rätt att få motsvarande nödvändiga upp- gifter ur straffregistret, bötesregistret, for- donstrafikregistret, utökningsregistret, när- ingsförbudsregistret och skatteförvaltningens datasystem samt nödvändiga uppgifter för behandlingen av ärenden som gäller

- 1) varningar,
- 2) utredning av i artikel 14 i EU:s förord- ning om trafikidkare avsedda personers olämplighet,
- 3) återlämnande av den säkerhet som ställts för att visa trafikidkarens solvens.

De uppgifter som avses i 1 och 2 mom. får begäras om

- 1) dem som söker trafik tillstånd och inne- havare av trafik tillstånd,
- 2) trafikansvariga,
- 3) företagets verkställande direktör,
- 4) ansvariga bolagsmän, och om
- 5) organisationsanknutna personer som av- ses i 2 § i lagen om Enheten för utredning av grå ekonomi.

Denna lag träder i kraft den 20. Bestäm- melserna i 2 § 5 och 11 punkten, 7 § 1 mom. 3–5 punkten samt 7 § 2 mom. och upphävan-

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

det av 7 § 3 mom. träder dock i kraft den 20. Bestämmelsen i 11 § 1 punkten gäller till utgången av 2014.

Om ett avtal om entreprenad eller arbetsprojekt har ingåtts före ikraftträdandet av denna lag, ska 7 § 1 mom. 3–5 punkten, sådana de lydde vid ikraftträdandet av denna lag, tillämpas på de transporter som ingår i entreprenaden eller arbetsprojektet

2.

Lag**om ändring av 6 § i lagen om Enheten för utredning av grå ekonomi**

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om Enheten för utredning av grå ekonomi (1207/2010) 6 § 1 mom. 13 punkten och
fogas till 6 § 1 mom. en ny 14 punkt som följer:

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

6 §

6 §

*Syftet med fullgöranderapporter**Syftet med fullgöranderapporter*

Fullgöranderapporter utarbetas till stöd för

Fullgöranderapporter utarbetas till stöd för

13) sådant förhinderande och sådan utredning av penningtvätt och av finansiering av terrorism som avses i 35 § 1 mom. 1 punkten i lagen om förhinderande och utredning av penningtvätt och av finansiering av terrorism (503/2008),

14) beviljande och återkallande av trafik-tillstånd i enlighet med lagen om kommersiell godstransport på väg (693/2006) och kollektivtrafiklagen (869/2009).

Denna lag träder i kraft den 1 april 2013.