

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av lagen om transport-service samt till vissa lagar som har samband med den

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

Syftet med denna proposition är att förenhetliga social- och marknadslagstiftningen inom vägtransporter, främja en rättvis och jämlik konkurrens samt förbättra tillsynsmyndigheternas verksamhetsbetingelser och trafiksäkerheten.

Propositionen syftar till att nationellt genomföra de ändringar av social- och marknadslagstiftningen som EU:s rörlighetspaket för vägtransporter för med sig och som berör sammanlagt fem EU-förordningar och tre EU-direktiv. Utöver att rättsakterna i rörlighetspaketet genomförs syftar propositionen till att genomföra de i regeringsprogrammet för statsminister Sanna Marin inskrivna åtgärder för bekämpning av grå ekonomi som innebär att ansvaret i fråga om överlast och ansvaret för kör- och vilotidsförseelser ska utvidgas i fråga om beställaren av en transport. Samtidigt är avsikten att förverkliga också förslag som befäster myndigheternas tillsynsförutsättningar, registreringen av lätta nyttofordon i godstrafik samt registreringen av fordon som används i trafik.

Bestämmelserna i rörlighetspaketet införlivas i den nationella lagstiftningen genom att lagen om transportservice och lagen om utstationering av arbetstagare ändras till behövliga delar. Statsrådets förordning om utfärdande av färdskrivarkort och undantag vid användning av färdskrivare har i samband med lagstiftningsprojektet ändrats på det sätt som rättsakterna i rörlighetspaketet möjliggör. I fråga om utvidgning av ansvaret för beställaren av en transport föreslås att lagen om transportservice och lagen om överlastavgift ändras.

Lagarna avses träda i kraft den 1 februari 2022.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL.....	1
MOTIVERING	4
1 Bakgrund och beredning.....	4
1.1 Bakgrund.....	4
1.2 Beredning.....	6
2 Målsättning.....	21
2.1 Målet med rörlighetspaketets EU-rättsakter och paketets huvudsakliga innehåll.....	21
2.1.1 Ändringsförordning (EU 2020/1054) om kör- och vilotider samt färdskrivare.....	21
2.1.1.1 Kör- och vilotider.....	21
2.1.1.2 Färdskrivare	22
2.1.2 Ändringsförordning (EU) 2020/1055 om trafikidkare som bedriver transporter på väg.....	23
2.1.2.1 Villkoren för trafikidkare att bedriva yrkesmässig trafik på väg	23
2.1.2.2 Regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg	26
2.1.2.3 Myndigheternas informationsutbyte om trafikidkare inom ramen för IMI och ERRU.....	27
2.1.3 Ändringsdirektivet (EU) 2018/957 om utstationering av arbetstagare	28
2.1.4 Ändringsdirektiv (EU) 2020/1057 om utstationering av förare inom vägtransportsektorn.....	28
2.2 Målet med utvidgningen av beställarens ansvar	34
3 Nuläge och bedömning av nuläget.....	35
3.1 Vägtransportsektorns verksamhetsmiljö	35
3.1.1 Grå ekonomi inom vägtransportsektorn.....	37
3.2 Lagstiftningen om utstationering av arbetstagare	40
3.3 Tillsynen över social- och marknadslagstiftningen inom vägtransporter	43
3.4 Lagstiftning om beställarens ansvar.....	46
4 Förslagen och deras konsekvenser.....	48
4.1 De viktigaste förslagen.....	48
4.1.1 Lätta nyttofordon i godstrafik	48
4.1.2 Registrering av fordon som används i trafik	48
4.1.3 Beviljande av person- och godstrafiktillstånd.....	49
4.1.4 Regler för cabotagetransporter på vägtransportsträckor som utgör en del av kombinerade transporter	51
4.1.5 Särskild reglering om utstationerade förare	51
4.1.6 Utvidgning av beställarens ansvar till överlast och kör- och vilotider.....	52
4.1.7 Utvidgning av ansvaret för parterna i transporttjänster i fråga om vissa överträdelser.....	52
4.1.8 Tillsyn över social- och marknadslagstiftningen inom vägtransporter	53
4.2 Huvudsakliga konsekvenser.....	54
4.2.1 Lätta nyttofordon för godstrafik.....	54
4.2.2 Registrering av fordon som används i trafik	56
4.2.3 Beviljande av person- och godstrafiktillstånd.....	57

4.2.3.1 Villkor för beviljande av tillstånd, krav på gott anseende samt riskklassificering	57
4.2.3.2 Återkallande, ändring och begränsning av tillstånd	59
4.2.4 Reglerna för cabotagetrafik på vägtransportsträckor i samband med kombinerade transporter	60
4.2.5 Specialreglering om utstationering av arbetstagare	61
4.2.6 Utvidgning av beställarens ansvar till överlaster samt kör- och vilotider	63
4.2.7 Utvidgning av ansvaret för parterna i transporttjänster i fråga om vissa överträdelser	66
4.2.8 Tillsynen över social- och marknadslagstiftningen inom vägtransporter	67
5 Alternativa handlingsvägar	69
5.1 Alternativen och deras konsekvenser	69
5.2 Lagstiftning och andra handlingsmodeller i utlandet	75
6 Remissvar	75
7 Specialmotivering	77
7.1 Lag om ändring av transportservicelagen	77
7.2 Ändring av ikraftträdandebestämmelsen i en lag om ändring av lagen om utstationering av arbetstagare	98
7.3 Ändring av lagen om utstationering av arbetstagare	99
7.4 Lag om ändring av lagen om överlastavgift	107
8 Bestämmelser på lägre nivå än lag	107
9 Ikraftträdande och övergångsbestämmelser	108
10 Genomförande och uppföljning	109
11 Förhållande till andra propositioner	109
12 Förhållande till budgetpropositionen	109
13 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning	109
13.1 Förverkligandet av näringsfriheten	109
13.2 Egendomsskydd och avtalsfrihet	114
13.3 Skyddet för personuppgifter	115
13.4 Fri rörlighet och personlig integritet	115
LAGFÖRSLAG	118
1. Lag om ändring av lagen om transportservice	118
2. Lag om ändring av ikraftträdandebestämmelsen i en lag om ändring av lagen om utstationering av arbetstagare	128
3. Lag om ändring av lagen om utstationering av arbetstagare	129
4. Lag om ändring av lagen om överlastavgift	133
BILAGA	134
PARALLELLTEXT	134
om ändring av	134

MOTIVERING

1 Bakgrund och beredning

1.1 Bakgrund

Europeiska kommissionen inledde den 31 maj 2017 åtgärder för att reformera trafik och rörlighet i Europeiska unionen genom att publicera meddelandet ”Europa på väg – en agenda för en socialt rättvis övergång till ren, konkurrenskraftig och uppkopplad rörlighet för alla”.¹ Det långsiktiga målet för de initiativ som presenterades i kommissionens meddelanden var att transportsektorn fortsatt ska vara konkurrenskraftig på ett socialt rättvist sätt, med ren energi och genom digitalisering.

Det tredelade rörlighetspaketet var en del av projektet ”Europa på väg” och dess första del bestod av bestämmelser kring social- och marknadslagstiftningen inom vägtransporter, vilka nu genomförs nationellt. I slutändan godkändes endast den första delen av mobilitetspaketet som ett och samma paket, och därför används i propositionen endast benämningen rörlighetspaketet. Syftet med de reviderade social- och marknadsbestämmelserna är att säkerställa lika villkor, interoperabilitet, säkerhet och hållbarhet i inom vägtransporter.

Rörlighetspaketet består av författningsändringar som gäller marknadstillträde för trafikidkare inom vägtransporter, tillträde till marknaden för internationella godstransporter, kör- och vilotider, färdskrivare samt utstationerade arbetstagare och tillsyn. Syftet med de nya bestämmelser som mobilitetspaketet för med sig är att förbättra verksamheten på marknaden för godstransporter samt arbetstagarnas sociala rättigheter och arbetsförhållanden. Detta ska ske genom ökad tillsyn, bekämpning av odeklarerat arbete och förtydligande av de nuvarande mångtydiga bestämmelserna.

I samband med mobilitetspaketet gjordes ändringar i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009, nedan EU:s förordning om trafikidkare, Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009, nedan EU:s förordning om tillstånd för godstrafik samt i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1024/2012), nedan IMI-förordningen. Förordningarna bekräftar de villkor som ska uppfyllas av trafikidkare som vill vara verksamma inom EU:s vägtransportmarknad och andra medlemsstaters nationella marknader. Skillnader i tolkningen av dessa bestämmelser, inkonsekvenser i tillsynspraxis och bristande samarbete mellan medlemsstaterna har dock skapat rättslig osäkerhet och ojämlika konkurrensvillkor mellan trafikidkarna. Genom ändringar av förordningen har man försökt förhindra så kallade brevlådeföretags verksamhet och systematisk cabotagetrafik samt skapa regler för idkande av näring med fordon eller fordonskombinationer vars största tillåtna totalmassa överstiger 2,5 ton men inte 3,5 ton i gränsöverskridande godstrafik inom EU samt förbättra tillsynen över dessa omständigheter.

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006), (nedan kör- och vilotidsförordningen) och Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 (nedan färdskrivarförordningen) antogs i syfte att förbättra trafiksäkerheter och förarnas arbetsvillkor samt för att främja regelefterlevnaden och jämlikheten mellan företag inom vägtransportsektorn. Kommissionens utvärdering har emellertid visat att de uppställda målen inte har uppnåtts fullt ut till följd av bristerna i de gällande bestämmelserna och den otillräckliga tillsynen. Syftet med de nya

¹ Kommissionens meddelande (COM (2017) 283 final)

bestämmelserna i rörlighetspaketet är att åtgärda bristerna i den nuvarande lagstiftningen gällande kör- och vilotider samt färdskrivare, bland annat bristen på tydlighet, det inkonsekventa genomförandet och den otillräckliga tillsynen, och att underlätta ett effektivare samarbete mellan medlemsstaterna och de berörda myndigheterna.

Bedömningen av den sociala lagstiftningen inom vägtransportsektorn har visat att den rättsliga ramen innehåller flera brister och problem, särskilt när det gäller genomförandet av lagstiftningen om utstationerade förare. Det finns stora skillnader i medlemsstaternas tolkning, tillämpning och genomförande av sociallagstiftningen på vägtransportområdet. Det här har lett till rättsosäkerhet och ojämlig behandling av förare och trafikidkare. Av den anledningen har Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG, nedan övervakningsdirektivet avseende social lagstiftning på vägtransportområdet, Europaparlamentets och rådets direktiv 96/71/EG, nedan utstationeringsdirektivet, samt Europaparlamentets och rådets direktiv 214/67/EU, nedan tillämpningsdirektivet, ansetts behöva ses över. I samband med genomförandet av den särskilda regleringen om utstationerade förare genomförs inom vägtransportsektorn Europaparlamentets och rådets direktiv (EU 2018/957) om ändring av direktiv 96/71/EG om utstationering av arbetstagare i samband med tillhandahållande av tjänster.

I statsminister Sanna Marins regeringsprogram ”Ett inkluderande och kompetent Finland” har bekämpningen av grå ekonomi en central roll. Grå ekonomi och kringgående av skatt medför årligen betydande skatteförluster för vårt samhälle. För det första försvagas ställningen för företag som agerar lagligt och etiskt rättvist och för deras arbetstagare i och med att dessa företag och arbetstagare försätts i en orättvis konkurrenssituation. I bilaga 4 till regeringsprogrammet, åtgärder mot grå ekonomi, finns i fråga om vägtransporttjänster två skrivningar som syftar till att främja sund konkurrens på marknaden och förbättra trafiksäkerheten.

En av de viktigaste förändringarna inom transportsektorn under de senaste åren har varit att transportkedjorna blivit längre, vilket i synnerhet för de sista aktörerna i kedjan ger ett visst spelrum i förhållande till de laststorlekar eller leveranstidskrav som beställarna har formulerat. Vid konkurrensen om transportkunder kan trycket på de tjänsteleverantörer som är de sista i transportkedjan öka att köra överlastade fordon eller bryta mot bestämmelserna om kör- och vilotider. Transport av överlast ligger i den beställares intresse som betalar och tar emot godstransporten, och följderna av detta drabbar ofta enbart transportföretagen. Också förarna kan vara inblandade i sådant fusk och vara skyldiga till överlast, varvid förare kan dömas till böter eller exempelvis förlora sin rätt att köra.

Utredningar som har gjorts inom vägtransportsektorn har visat att så många som var sjätte transportör genom beställarens försorg förutsätts köra med överlast och när det gäller transport av marksubstanser har överlast krävts av så gott som var fjärde transportör². Det föreslås att lagen om transportservice (320/2017), nedan transportservicelagen, ändras genom denna proposition så att beställarens utredningsskyldighet utvidgas till att omfatta överlast i sådana fall då beställaren tar emot och betalar transporten. Vidare föreslås det att lagen om överlastavgift (51/1988) ändras så att den bättre motsvarar sitt syfte när det gäller beställare som tar emot och betalar en godstransport. I fråga om överträdelser av bestämmelserna om kör- och vilotider föreslås det att inte bara den som utför transporten utan också den som utarbetar en tidtabell eller beställer en transport och kräver en sådan leveranstid som inte kan presteras utan överträdelse av de nämnda bestämmelserna i fortsättningen också ska ansvara för överträdelserna.

² Transportbarometern 1/2020. Finlands Transport och Logistik SKAL.

1.2 Beredning

Beredning av EU-rättsakter

Beredning av EU-rättsakter om kör- och vilotider samt om färdskrivare

Kommissionen lade den 31 maj 2017 fram sitt förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordningen om kör- och vilotider vad gäller minimikrav om maximal daglig körtid och körtid per vecka, minimigränser för raster och minsta dygns- och veckovila samt av färdskrivarförordningen förordningen (EU) nr 165/2014) vad gäller positionsbestämning med hjälp av färdskrivare (COM (2017) 277 final)³.

Vid den utvärdering av sociallagstiftningen inom vägtransportområdet och genomförandet av den som genomfördes 2015–2017⁴ som en del av REFIT-programmet om lagstiftningens ändamålsenlighet och effektivitet, konstaterades det att förordningen om körtider endast delvis hade bidragit till att förbättra förarnas arbetsförhållanden och säkerställa en rättvis konkurrens mellan transportörerna. Trafiksäkerheten förbättrades under perioden men detta kan inte uteslutande tillskrivas förordningen. Utvärderingen kompletterades med en undersökning som gjordes av en utomstående part.⁵

Enligt efterhandsutvärderingen hänger de största problemen samman med brister i själva reglerna men också med det otillräckliga genomförandet och oförmågan att ta itu med de sociala och marknadsrelaterade utmaningar som uppstår på området. I utvärderingen identifierades i synnerhet problem i samband med körtidsförordningen. Divergerande tolkningar av bestämmelserna om körtid, raster och vilotider samt genomförandet av bestämmelserna och olika former av missbruk har enligt utvärderingen lett till icke-samordnade nationella åtgärder och ojämlig behandling av trafikidkare. Dessutom upptäcktes brister i det gränsöverskridande administrativa samarbetet och det ömsesidiga biståndet mellan medlemsstaterna.

Förordningen om färdskrivare ingick inte i REFIT-efterhandutvärderingen. Utifrån utvärderingen konstaterades det emellertid att en av bristerna i systemet för kontroll av efterlevnaden ligger i den ojämna och ineffektiva användningen av kontrollverktyg och systemen för datautbyte, inklusive färdskrivare.

Under beredningen har man i allt väsentligt hört arbetsmarknadsparterna på europeisk nivå samt olika intressentgrupper och myndigheter. Vid hörandet användes öppna och riktade metoder och verktyg för samråd. I olika skeden av beredningen ordnades flera konferenser och seminarier om sociallagstiftningen och den inre marknaden på vägtransportområdet. Kommissionen inledde fem skraddarsydda undersökningar för att samla in synpunkter från nationella transportministerier (fokus på genomförande och tolkning av reglerna), tillsynsmyndigheter (fokus på rutiner för kontroll av efterlevnaden, kostnader och vinster med avseende på detta), företag (fo-

³ Kommissionens förslag COM (2017) 277 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/HTML/?uri=CELEX:52017PC0277&from=SV>

⁴ Efterhandsutvärdering SDW(2017) 184 final <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/swd20170184-ex-post-eval-driving-times.pdf>.

⁵ Utredning gjord till stöd för efterhandsutvärderingen <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-eval-road-transport-social-legislation-final-report.pdf>.

kus på lagstiftningen om effekter på marknadsaktörer), fackföreningar (fokus på lagstiftnings-effekter på förare) och andra berörda parter såsom branschorganisationer (fokus på lagstiftningens övergripande effekter). Sammanlagt mottogs 1441 svar.

Kommissionen gjorde dessutom intervjuer med 90 berörda parter och bland små och medelstora företag ordnades en panelundersökning samt en webbenkät bland förare. Kommissionen inledde också en undersökning bland nationella myndigheter och nationella tillsynsmyndigheter och dessutom en enkät som särskilt riktade sig till trafikidkarna. Därutöver ordnades preciserande intervjuer med sju transportföretag, nio nationella branschorganisationer, nio nationella myndigheter, fyra nationella fackföreningar och sex arbetsmarknadsparter på europeisk nivå.

Ett offentligt samråd öppet för alla ordnades 5.9 – 11.12.2016.⁶ Sammanlagt 1378 mottogs. Utifrån svaren identifierades de största problemen, dvs. bristande arbetsförhållanden för förare, snedvridningen av konkurrensen mellan trafikidkare och regleringsbördan för trafikidkare och medlemsstater. I synnerhet när det gäller genomförande och kontroll talade intressentgrupperna för ett bättre samarbete, även om en del av tillsynsmyndigheterna oroade sig för eventuella kostnadsökningar. Attityderna var blandade särskilt i fråga om utkastet till åtgärder för beräkning av genomsnittlig veckovila och för att tillåta ytterligare flexibilitet vid tillämpningen av kör- och viloperioder så att förarna ska kunna ta sin normala veckovila i hemmet. Det uttrycktes oro över möjligheterna att övervaka efterlevnaden.

Kommissionens konsekvensbedömning (SWD (2017) 186 final)⁷ gjordes parallellt med efterhandsutvärderingen enligt REFIT-programmet. I konsekvensbedömningen granskades fyra alternativ av vilka regleringsåtgärderna och de förväntade effekterna av de tre första alternativen ökar kumulativt medan det fjärde alternativet är horisontellt och dess åtgärder kan kombineras med alla de tre första alternativen. Den bästa lösningen ansågs vara en kombination av två alternativ, utifrån vilka trötthetsindex sjunker och perioder av frånvaro från hemmet minskar genom att förarnas arbetsförhållanden och viloperioder förbättras. En kombination av olika alternativ kommer också att leda till synergivinster till följd av en mer effektiv övervakning av reglerna om utstationering, vilket ger kostnadsbesparingar för trafikidkarna.

Kombinationen av de nämnda policyalternativen beräknas ge besparingar för operatörer som tillhandahåller gränsöverskridande transporttjänster på omkring 785 miljoner euro per år i administrativa kostnader. Konsekvensbedömningen ger också vid handen att färre överträdelseleder till en minskning av kostnaderna. Dessutom kommer kombinationen av policyalternativ att möjliggöra effektivare transporter och ge föraren incitament att oftare återvända till hemmet.

Av konsekvensbedömningen kan den slutsatsen dras att de nationella myndigheterna kommer att orsakas något ökade tillsynskostnader (1,3 – 8 procent) under den övergångsperiod då de nya reglerna införs. Dessutom kommer förslagen att leda till en liten ökning av kostnaderna för de trafikidkare som inte tidigare betalt för förarnas logi. Den normala veckovila som måste tas utanför fordonet och kostnaderna för detta beräknas vara cirka 50–160 euro per resa.

Utskottet för transport och turism (TRAN) var ansvarigt utskott i Europaparlamentet och MEP Wim Van de Camp (EPP, NL) utsågs till rapportör. Utkastet till betänkande presenterades i

⁶ Ett sammandrag av det offentliga samrådet <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2016-social-legislation-road-specialised-summary.pdf>.

⁷ Konsekvensbedömning SWD(2017) 186 final https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:f81a95b9-4627-11e7-aea8-01aa75ed71a1.0001.02/DOC_1&format=PDF

TRAN-utskottet den 23 januari 2018. Utskottet för sysselsättning och sociala frågor (EMPL), som kommenterade initiativet, publicerade sitt utlåtande den 25 april 2018. Den 4 juni 2018 röstade TRAN-utskottet för förslaget till betänkande och godkände samtidigt inledandet av trepartsförhandlingar, triloger.

Vid Europaparlamentets plenum den 14 juni 2018 röstade man dock mot förslaget och det fanns inget stöd för att inleda trilogförhandlingar. En ny omröstning om förslaget företogs i plenum den 4 juli 2018, men på basis av omröstningsresultatet sändes förslaget tillbaka till TRAN-utskottet för behandling. Rapportörens nya utkast till betänkande röstades ner i TRAN-utskottet den 10 januari 2019. Efter omfattande förhandlingar nådde Europaparlamentet äntligen en överenskommelse och röstade för förslaget i plenum den 4 april 2019. Enligt förslaget ska det inte vara tillåtet att hålla regelbunden veckovila i lastbilshytten och dessutom ska kontrolltiden för kör- och vilotider vara två veckor.

Efter Europaparlamentsvalet utsågs MEP Henna Virkkunen (EPP, FI) till ny rapportör. TRAN-utskottet godkände den 24 september 2019 inledandet av trilogförhandlingar. Vid utgången av den sista sammanträdesperioden före ett val anses alla oavslutade ärenden som behandlas i parlamentet ha förfallit, om inte behandlingen fortsätter på grundval av bestämmelserna om oavslutade ärenden i arbetsordningen. Europaparlamentet beslutade den 21 oktober 2019 att fortsätta behandlingen av ärendet under den nya sessionsperioden.

Rådets arbetsgrupp för landtransporter påbörjade behandlingen av lagstiftningsförslaget i juli 2017. Vid transportministrarnas möte den 7 juni 2018 meddelade det bulgariska ordförandeskapet att man inte hade nått samsyn i frågan. Förhandlingarna fortsatte under det österrikiska ordförandeskapet och vid transportministrarnas möte den 3 december 2018 uppnåddes slutligen samförstånd. För att förbättra kontrollen ska smarta färdskrivare installeras i alla nya fordon som används för internationell trafik senast 2024. Föraren ska få återvända hem med fyra veckors mellanrum eller, om föraren tillbringar två förkortade veckoviloperioder utan återresa, ska möjligheten att återvända ordnas i slutet av den tredje veckan. Föraren ska tillbringa den regelbundna veckovilan någon annanstans än i lastbilens förarhytt.

Trilogförhandlingar inleddes den 3 oktober 2019. Under ledning av rådets ordförandeland Finland nådde rådet och Europaparlamentet en preliminär överenskommelse den 12 december 2019. Utifrån det som kommits överens beslöt man att hålla fast vid en kontrollperiod på två veckor men att internationell godstrafik ska lämnas utanför tillämpningsområdet. Förarna ska beredas möjlighet att återvända hem med fyra veckors mellanrum. Förarna får inte tillbringa sin regelbundna veckovila i lastbilshytten. Dessutom beslutades det att den nya generationens färdskrivare ska installeras i såväl nya som gamla lastbilar före 2025.

Ständiga representanternas kommitté (Coreper I) godkände den överenskomna texten den 20 december 2019 och rådet godkände den politiska överenskommelsen den 20 februari 2020. Den 7 april 2020 antog rådet sin ståndpunkt vid första behandlingen. TRAN-utskottet godkände förslaget vid sin andra behandling den 8 juni 2020 och den 9 juli 2020 röstade Europaparlamentet för förslaget i plenum. Författningarna publicerades den 31 juli 2020 i Europeiska unionens officiella tidning.⁸ Bestämmelserna i EU:s kör- och vilotidsförordning började tillämpas 20 dagar efter offentliggörandet i den officiella tidningen, alltså den 20 augusti 2020. De särskilda tidsfristerna för färdskrivare utgjorde i detta avseende ett undantag.

⁸ Europeiska unionens officiella tidning, L 249, den 31 juli 2020 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=OJ:L:2020:249:FULL&from=FI>

Nationell beredning och Finlands ståndpunkt

Kommissionens förslag och utkastet till statsrådets utredning om kommissionens förslag (U-skrivelse och kompletterande U-skrivelse) var på remiss i trafiksektionen, som lyder under kommittén för EU-ärenden (sektion 22). I beredningen deltog förutom ministerier och centrala ämbetsverk också intresseorganisationer och representanter för intressentgrupper.

Riksdagen informerades den 5 juli 2017 om kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av kör- och vilotidsförordningen vad gäller minimikrav om maximal daglig körtid och körtid per vecka, minimigränser för raster och minsta dygns- och veckovila och ändring av färdskrivarförordningen vad gäller positionsbestämning med hjälp av färdskrivare samt en promemoria om förslaget. Informationen gavs genom en U-skrivelse (U 39/2017 rd)⁹ och genom en kompletterande U-skrivelse (UK 7/2018 rd)¹⁰, som lämnades den 17 april 2018. I anslutning till beredningen i rådet för transport, telekommunikation och energi har till riksdagen dessutom lämnats ett flertal faktapromemorior i ärendet. Kommunikationsutskottet gav ett utlåtande (KuUU 15/2017 rd), varefter riksdagens ståndpunkt godkändes i stora utskottet den 25 maj 2018.

Allmänt taget är Finland tillfreds med att man nådde en bra kompromiss om förordningsförslaget efter långa förhandlingar och röstade för förslaget i ständiga representanternas kommitté (Coreper) den 20 december 2019. Finland understödde över huvud taget större flexibilitet i bestämmelserna om körtider än för närvarande, dock med beaktande av trafiksäkerheten. De ursprungliga marginaler som framgick av kommissionens förslag var dock relativt obetydliga om man ser till den praktiska affärsverksamheten. Enligt Finlands syn borde det också finnas flexibilitet när det gäller att dela upp pauser och förlänga den dagliga körtiden när man återvänder hem eller till slutorten för en transport, t.ex. när veckovilan börjar. Möjligheten att flytta fram inledningen på en veckovila i oförutsägbara situationer ansågs vara ett bra förslag i synnerhet med tanke på väderförhållanden.

Finland förhöll sig reserverat till förslaget att förena en reducerad veckovila med följande 45 timmars veckovila, i stället för den nuvarande dygnsvilan, eftersom man gjorde den bedömningen att detta kan försvåra ordnandet av transporter. I fråga om färdskrivare understödde Finland en precisering av lokaliseringen av fordon vid gränsövergångar bland annat för att förbättra kontrollen av cabotagtrafik.

Enligt Finlands syn var kommissionens förslag om skyldigheten att skaffa en lämplig rastplats och skyldighet att ordna arbetet så att föraren en gång under tre veckor har möjlighet att återvända hem i viss mån otydligt i den ursprungliga formuleringen. I jämförelse med det ursprungliga förslaget var det förslag som antogs, enligt vilket ett transportföretag är skyldigt att organisera arbetet så att föraren kan återvända antingen till transportföretagets arbetsställe eller till bostaden minst en gång under en period av fyra på varandra följande veckor, någorlunda tydligt.

Finland understödde förslaget att på vissa minimivillkor tillåta veckovila i förarhytten. Dessa villkor skulle gälla parkeringsområden, eventuellt med beaktande av bilarnas utrustningsnivå.

⁹ Statsrådets skrivelse till riksdagen om kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets förordning (ändring av förordningarna om körtider och färdskrivare inom vägtransporter) https://intranet.eduskunta.fi/SV/vaski/Kirjelma/Sidor/U_39+2017.aspx

¹⁰ EU/U-jatkokirje komission ehdotuksista Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi maantielikenteen ajoaika-asetuksen (EY) N:o 561/2006 ja ajopiirturiasetuksen (EU) N:o 165/2014 muuttamisesta https://intranet.eduskunta.fi/FI/vaski/Kirjelma/Documents/UJ_7+2018.pdf

Obligatorisk certifiering av parkeringsplatser understöddes inte utan man ansåg att en sådan certifiering ska vara frivillig för medlemsstaterna. I detta avseende motsvarade slutresultatet, dvs. att förare inte får tillbringa sin regelbundna veckovila i lastbilshytten, inte förhandlingsmålen.

Det beslutades också att den nya generationens färdskrivare redan före 2025 ska installeras i både nya och gamla fordon eller fordonskombinationer med en totalmassa som överstiger 3,5 ton. Detta förhandlingsresultat låg i linje med Finlands mål utifrån vilket man försökte tidigarelägga den bakre gränsen för eftermontering i stället för det föreslagna 2034. Möjligheten att förlänga körtiden med högst 2 timmar i samband med hemresa för att hålla normal veckovila var ett av Finlands viktigaste förhandlingsmål vilket innebär att det förhandlingsresultat som till slut nåddes kan anses lyckat.

Beredning av EU-rättsakter om marknadstillträde och regler för trafikidkare på väg

Kommissionen lämnade den 31 maj 2017 sitt förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av EU:s förordning om trafikidkare och EU:s förordning om godstrafik i syfte att anpassa dem till utvecklingar inom sektorn (COM(2017) 281 final)¹¹.

En efterhandsutvärdering av dessa förordningar gjordes 2014–2015.¹² Dessutom kompletterades utvärderingen av en undersökning som gjordes av en utomstående part¹³. Den allmänna slutsatsen av utvärderingen var att förordningarna endast delvis har lyckats uppnå de ursprungliga målen att skapa lämpliga konkurrensvillkor på marknaden. De största svårigheterna har att göra med brister i reglerna och tillsynen över verkställigheten.

Enligt efterhandsutvärderingen konstaterades de största problemen vara bristande efterlevnad och kontroll av definitionen av ett fast och faktiskt driftsställe, som är en förutsättning för tillträde till yrket. De oklara reglerna har möjliggjort ensidiga åtgärder från medlemsstaternas sida, vilket har lett till skillnader i praxis och därmed en negativ inverkan på den inre marknadens funktion. Det visade sig att längden på den period som krävs för att återställa gott anseende inte har definierats eller reglerats exakt och att perioderna därför varierar stort mellan medlemsstaterna. Bestämmelserna om cabotagetrafik har inte heller varit entydiga till alla delar och detta har lett till olika tolkningspraxis i medlemsstaterna.

Förordningen om trafikidkare ger medlemsstaterna möjlighet att tillämpa sina egna regler på fordon som används i godstrafik och vars tillåtna totalmassa är högst 3,5 ton (lätta nyttofordon för godstrafik). Det här leder till att varierande krav tillämpas på samma fordon beroende på medlemsstat. Efterhandsutvärderingen ger vid handen att det är uppenbart att de nuvarande skillnaderna i praxis och i verkställighetstillsynen i medlemsstaterna är ett hinder för den inre marknadens interoperabilitet och har ett starkt samband med bristerna i harmoniseringen.

¹¹ Kommissionens förslag COM(2017) 281 final <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/HTML/?uri=CELEX:52017PC0281&from=EN>

¹² Efterhandsutvärdering SWD(2016) 350 final <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/swd20160350.pdf>.

¹³ Utredning till stöd för efterhandsutvärdering MOVE/D3/2014 – 254 <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2015-12-ex-post-evaluation-regulations-2009r1071-and-2009r1072.pdf>.

Kommissionen ordnade ett offentligt samråd på webben 15.6 – 15.9.2016. Syftet med samrådet var för det första att samla in fler uppgifter om vilka problem som identifierats i samband med efterutvärderingen och hur frekventa de var, för det andra att undersöka de berörda parternas synpunkter beträffande eventuella åtgärder och för det tredje att utvärdera de förväntade effekterna av möjliga åtgärder. Kommissionen fick inalles 175 konsultativa svar och dessutom 22 ställningstaganden från olika intressentgrupper. Konsultationsprocessen innefattade utöver samrådet riktade enkäter till små och medelstora företag, myndigheter, trafikidkare och berörda parter. I fråga om planerade åtgärder samlades det in uppgifter eller kostnadskalkyler och vilken typ av problem en och varje åtgärd eventuellt skulle medföra.

Av svaren att döma anknyter de viktigaste reformbehoven till en skärpt kontroll av verkställigheten, ändringar i begränsningarna för cabotagetrafik samt bättre motiverade grunder för kravet på ett fast verksamhetsställe. En övervägande del av de berörda parterna förhöll sig positivt till att också lätta fordon ska innefattas i tillämpningsområdet.¹⁴

Kommissionens konsekvensbedömning (SWD(2016) 350 final) gjordes parallellt med efterutvärderingen inom ramen för REFIT-programmet. Vid konsekvensbedömningen kom man fram till att den bästa kombinationen innebär ändringar i reglerna för cabotagetrafik och fast verksamhetsställe samtidigt som EU:s förordning om trafikidkare utvidgas till att omfatta även lätta nyttofordon i internationell godstrafik. Denna lösning bedömdes sammantaget vara den mest effektiva och genom den kunde företag räkna med besparingar på 2,7–5,2 miljarder euro i EU:s 28 medlemsstater under åren 2020–2035.

Man räknar med att överträdelserna av bestämmelserna om cabotagetrafik minskar med 62 procent och att risken för nya brevlådeföretag minskar med cirka 10 procent, vilket antas påverka arbetsförhållandena i en positiv riktning. Också yrkesskickligheten bland förare av lätta nyttofordon i godstrafik antas förbättras. Emellertid räknar man också med att det bästa genomförandealternativet orsakar de 28 medlemsstaternas nationella myndigheter extra kostnader på 65–166 miljoner euro i anslutning till genomförande och tillsyn. Den partiella tillämpningen av EU:s förordning om trafikidkare på lätta nyttofordon bedömdes likaså orsaka företagen ökade verksamhetskostnader på cirka 4–10 procent.

Ansvarigt utskott i Europaparlamentet var utskottet för transport och turism (TRAN). Till rapportör utsågs MEP Jens Nilsson (S&D, SV), senare Ismail Ertug (S&D, GE). Ett utkast till betänkande presenterades i TRAN-utskottet den 23 januari 2018 och utskottet för sysselsättning och sociala frågor (EMPL) publicerade sitt kommenterande utlåtande den 30 april 2018. TRAN-utskottet röstade för utkastet till betänkande den 4 juni 2018 och samtyckte därmed till att inleda trepartsförhandlingar, trilogi.

Vid Europaparlamentets plenum den 14 juni 2018 röstades emellertid förslaget omkull och det fanns inget stöd för att inleda trilogförhandlingar. En ny omröstning ordnades i plenum den 4 juli 2018 men utifrån omröstningsresultatet beslutades det att förslaget ska sändas tillbaka till TRAN-utskottet för behandling. Rapportörens nya utkast till betänkande godkändes i TRAN-utskottet den 10 januari 2019. Enligt betänkandet får cabotagetrafik bedrivas utan begränsningar i tre dagar i samband med internationell transport. För att undvika systematisk cabotagetrafik

¹⁴ Sammandrag av offentligt samråd: Result of the consultation - Review of Regulation (EC) No 1071/2009 on access to the occupation of road transport operator and Regulation (EC) No 1072/2009 on access to the international road haulage market <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2016-review-road-regulations-summary.pdf>.

föreslogs också ett anknytande obligatoriskt avkylningsuppehåll på 60 timmar (cooling off-period) i transportföretagets verksamhetsland samt en skyldighet för fordonet att återvända hem med fyra veckors mellanrum. Efter hårda förhandlingar godkändes parlamentets ståndpunkt i fråga om cabotagetransporter den 4 april 2019.

TRAN-utskottet godkände den 24 september 2019 inledandet av triologförhandlingar. Vid utgången av den sista sessionsperioden före ett val anses alla oavslutade ärenden som behandlas i parlamentet ha förfallit om inte behandlingen fortsätter på grundval av bestämmelserna i arbetsordningen om avslutade ärenden. Europaparlamentet beslutade den 21 oktober 2019 att fortsätta behandlingen av ärendet under följande sessionsperiod.

Rådets arbetsgrupp för landsvägstransporter inledde behandlingen av förslaget till lagstiftning i juli 2017. Vid transportministrarnas möte den 7 juni 2018 meddelade det bulgariska ordförandeskapet att någon samsyn inte hade nåtts trots upprepade förhandlingar. Förhandlingarna fortsatte och utmynnade den 3 december 2018 vid ett möte mellan transportministrarna i en gemensam ståndpunkt i fråga om två författningar. När det gällde cabotagetrafiken beslöt man bibehålla regleringen i enlighet med gällande lagstiftning, vilket innebär tre transporter inom sju dagar, men att tillsynen ska skärpas. För att undvika systematisk cabotagetrafik föreslogs dessutom ett avkylningsuppehåll på fem dagar (cooling-off) innan cabotagetrafik åter får bedrivas i samma land med samma fordon. Förhandlingarna för att få till stånd ett paket var krävande och det behövdes flera förhandlingsomgångar. De antagna texterna utgjorde rådets ståndpunkt i trepartsförhandlingar, nedan triloger, med Europaparlamentet och kommissionen.

Trilogen inleddes den 3 oktober 2019. Under ledning av rådets ordförandeland Finland nådde rådet och Europaparlamentet en preliminär överenskommelse om författningarna den 12 december 2019. I fråga om cabotagetrafiken beslöt man att behålla den nuvarande modellen med tre transporter inom sju dagar, men den kompletterades med ett avkylningsuppehåll på fyra dagar (cooling-off-period) och en obligatorisk återresa för fordonet till arbetsgivarens verksamhetsställe med åtta veckors mellanrum.

Ständiga representanternas kommitté (Coreper I) godkände den överenskomna texten den 20 december 2019 och rådet bekräftade det politiska samförståndet den 20 februari 2020. Europaparlamentets TRAN-utskott bekräftade samförståndet den 21 januari 2020. Vid ett skriftligt förfarande den 7 april 2020 antog rådet sin ståndpunkt vid första behandlingen. TRAN-utskottet godkände förslaget vid den andra behandlingen den 8 juni 2020 och den 9 juli 2020 röstade Europaparlamentet för förslaget i plenum. Författningarna offentliggjordes i Europeiska unionens officiella tidning¹⁵ den 31 juli 2020 och de träder i kraft den 21 februari 2022.

I februari 2021 publicerade kommissionen under ledning av EU:s trafikkommissionär Adina Vălean konsekvensbedömningar rörande obligatoriskt återvändande för fordon till arbetsgivarens verksamhetsställe med åtta veckors mellanrum samt om möjligheten att tillämpa reglerna om cabotagetrafik på vägtransportsträckor för internationella kombinerade transporter.¹⁶ I utredningarna betonades det att ingen av dessa kompromisser ingick i kommissionens ursprung-

¹⁵ Europeiska unionens officiella tidning, L 249, 31. juli 2020 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=OJ:L:2020:249:TOC>.

¹⁶ Konsekvensbedömning: fordons skyldighet att återvända samt möjligheten att tillämpa cabotagebestämmelserna på vägtransportsträckor för internationella kombinerade transporter https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2021-02-mobility-package-i-studies_en.

liga förslag till lagstiftning och därför har ingen konsekvensbedömning gjorts tidigare. Konsekvensbedömningen fokuserade särskilt på klimateffekterna med hänsyn till unionens program för grön utveckling och strategin för smart och hållbar mobilitet, som publicerades i slutet av 2020. Enligt utvärderingen skulle i synnerhet skyldigheten för fordon att återvända avsevärt öka antalet tomma fordon och därmed också utsläppen inom EU. Enligt kommissionen skulle summan av dessa två åtgärder motsvara ungefär fem procent av de totala CO₂-utsläppen från vägtrafiken. En sådan utveckling ansågs enligt utvärderingen inte ligga i linje med EU:s klimatmål. Det är möjligt att kommissionen i fråga om dessa två åtgärder lägger fram nya lagstiftningsförslag redan innan författningarna träder i kraft i februari 2022.

Nationell beredning och Finlands ståndpunkt

Kommissionens förslag och ett utkast till statsrådets utredning (U-skrivelse och kompletterande U-skrivelse) undergick remissbehandling i EU-trafiksektionen (sektion 22). Utöver ministerier och centrala ämbetsverk deltog också intresseorganisationer och intressentgrupper i beredningen.

Riksdagen informerades den 5 juli 2017 genom en U-skrivelse (U 40/2017 rd)¹⁷ och en kompletterande U-skrivelse (UK 8/2018)¹⁸ om kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EG) nr 1071/2009 och förordning (EG) nr 1072/2009 i syfte att anpassa dem till utvecklingar inom sektorn och Europeiska kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2006/1/EG om användning av fordon hyrda utan förare för godstransporter på väg. Dessutom lämnades till riksdagen i samband med beredningen flera grundläggande promemorior från rådet för transport, telekommunikation och energi. Riksdagens ståndpunkt godkändes i stora utskottet den 1 juni 2018 utifrån kommunikationsutskottets utlåtande (KoUU 16/2017 rd).

Förslaget om ändring av direktivet om användning av fordon hyrda utan förare för godstransporter på väg lades tillsvärdare åt sidan för att man skulle komma överens om andra initiativ i rörlighetspaketet. På ett allmänt plan var Finland tillfreds med att man trots divergerande åsikter i medlemsstaterna och parlamentet nådde en rimlig kompromiss och Finland röstade för förslaget i ständiga representanternas kommitté (Coreper I) den 20 december 2019.

Finland ansåg att slopandet av maximitiden för tillåten cabotagetrafik enligt kommissionens förslag och motsvarande förkortning av tidtabellen för den eventuellt skulle ha underlättat tillsynen, men kunde också ha lett till ökad cabotagetrafik. Slutresultatet, det vill säga att bibehålla de nuvarande bestämmelserna om cabotagetrafik, var en acceptabel lösning för Finland. I första hand understödde Finland inte det särskilda avkylningsuppehållet men godkände slutligen som en del av den övergripande kompromissen ett avkylningsuppehåll på fyra dagar för att förhindra systematisk cabotagetrafik.

¹⁷ Statsrådets skrivelse till riksdagen om kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets förordning och Europaparlamentets och rådets direktiv (villkor för marknadsstillträde inom gods- och buss-transporter och användning av fordon hyrda utan förare) https://www.eduskunta.fi/SV/vaski/Kirjelma/Sidor/U_40+2017.aspx

¹⁸ EU/U-jatkokirje komission ehdotuksista Euroopan parlamentin ja neuvoston tieliikenteen markkinoillepääsyä koskevien asetusten N:o 1071/2009 ja N:o 1072/2009 muuttamisesta sekä vuokratun ajoneuvon käyttämistä tavaraliikenteessä koskevan direktiivin 2006/1/EY muuttamisesta https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/Kirjelma/Documents/UJ_8+2018.pdf

Det föreslås att tillämpningsområdet för reglerna om tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg ska ändras till att gälla fordon vars totalmassa är 2,5–3,5 ton. Den nuvarande nedre gränsen är 3,5 ton, vilket sedan den 1 juli 2018 har varit gränsen för krav på trafik tillstånd i Finland. Finland var tämligen ensamt om att motsätta sig en sänkning av gränsen. Med avvikelse från kommissionens förslag lindrades emellertid avgränsningen i rådets ståndpunkt och sedan i den slutliga rättsakten på så sätt att fordon i nationell trafik undantogs och den ovannämnda nedre gränsen för totalmassan fastställdes. Detta kan betraktas som en lyckad kompromiss från Finlands synpunkt.

Den obligatoriska återresan för fordon till stationeringsorten med sex veckors mellanrum, som föreslogs av rådets ordförandeskap, delade medlemsstaternas åsikter. Många medlemsstater ansåg att detta skulle främja tomma transporter och strida mot utsläppsminskningsmålen. Finland ansåg att den föreslagna skyldigheten som skulle göra det obligatoriskt för fordon att återvända till stationeringsorten är skadlig både med tanke på ordnandet av transporter, affärsverksamheten och miljön. Finland var ordförandeland i rådet när man vid trilogiförhandlingarna nådde samförstånd om obligatoriskt återvändande av fordon till stationeringsorten med åtta veckors mellanrum.

Beredning av EU-rättsakter om särskild reglering om utstationerade förare

Kommissionen lade den 31 maj 2017 fram sitt förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av övervakningsdirektivet avseende social lagstiftning på vägtransportområdet vad gäller tillsynskrav och om fastställande av särskilda bestämmelser med avseende på direktiven utstationering av förare inom vägtransportsektorn till den del det gäller utstationering till en annan medlemsstat (COM (2017) 278 final).¹⁹

En efterhandsutvärdering av sociallagstiftningen inom vägtransportområdet och genomförandet av den genomfördes 2015–2017.²⁰ Utvärderingene var en del av REFIT-programmet om lagstiftningens ändamålsenlighet och effektivitet och i samband med den konstaterades det att man med det snaraste måste få klarhet i tolknings- och tillämpningsskillnaderna i synnerhet när det gäller utstationerande arbetstagare inom vägtransportsektorn. Utvärderingen kompletterades med en undersökning som gjordes av en utomstående part.²¹

Enligt efterhandsutvärderingen hänger de största problemen samman med överträdelser och bristfälligt genomförande av arbetstidsbestämmelserna, avsaknaden av enhetliga uppgifter om tillsynen och kontrollen av efterlevnaden samt icke åtgärdade risker för försämring av arbetsförhållandena för långvarigt utstationerade förare på grund av otillräcklig lön och behov av socialt skydd. Dessutom identifierades brister i det gränsöverskridande administrativa samarbetet och det ömsesidiga biståndet mellan medlemsstaterna, inkonsekventa nationella system för riskvärdering av transportföretag, vilket förhindrar utbyte av information och jämförelse för att effektivisera kontrollerna samt bristfälligt utnyttjande av informationen i riskvärderingssystemen, vilket försvarar riktade kontroller.

¹⁹ Kommissionens förslag COM(2017) 278 final <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/HTML/?uri=CELEX:52017PC0278&from=EN>.

²⁰ Efterhandsutvärdering SDW(2017)184 final <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/swd20170184-ex-post-eval-driving-times.pdf>.

²¹ Utredning till stöd för efterhandsutvärderingen <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-eval-road-transport-social-legislation-final-report.pdf>

Bestämmelserna om utstationering av arbetstagare till en annan medlemsstat ingick inte i RE-FIT-efterhandsutvärderingen. Svårigheterna med att tillämpa de varierande nationella åtgärderna på utstationerade arbetstagare inom vägtransportsektorn har visat att de allmänna bestämmelserna om utstationering inte lämpar sig för den synnerligen rörliga arbetskraften inom transportsektorn och att de administrativa kraven är oskäligt betungande och begränsar friheten att erbjuda tjänster över statsgränserna.

Under beredningen har man i allt väsentligt hört arbetsmarknadsparterna på europeisk nivå samt olika intressentgrupper och myndigheter. Vid hörandet användes öppna och riktade metoder och verktyg för samråd. I olika skeden av beredningen ordnades flera konferenser och seminarier om sociallagstiftningen och den inre marknaden på vägtransportområdet. Kommissionen inledde fem skraddarsydd undersökningar för att samla in synpunkter från nationella transportministerier om genomförande och tolkning av reglerna, tillsynsmyndigheter om rutiner för kontroll av efterlevnaden, kostnader och vinster med avseende på detta, företag om lagstiftningen om effekter på aktörer på marknaden, fackföreningar om lagstiftningens effekter på förare och från andra berörda parter såsom branschorganisationer om lagstiftningens övergripande effekter. Sammanlagt mottogs 1441 svar.

Kommissionen gjorde dessutom intervjuer med 90 berörda parter och bland små och medelstora företag ordnades en panelundersökning samt en webbenkät bland förare. Kommissionen inledde också en undersökning bland nationella myndigheter och nationella tillsynsmyndigheter och dessutom en enkät som särskilt riktade sig till trafikidkarna. Därutöver ordnades preciserande intervjuer med sju transportföretag, nio nationella branschorganisationer, nio nationella myndigheter, fyra nationella fackföreningar och sex arbetsmarknadsparter på europeisk nivå.

Ett offentligt samråd öppet för alla ordnades 5.9 – 11.12.2016. Sammanlagt 1378 svar mottogs.²² Utifrån svaren identifierades de största problemen, dvs. bristande arbetsförhållanden för förare, snedvridningen av konkurrensen mellan trafikidkare och regleringsbördan för trafikidkare och medlemsstater. De viktigaste bakomliggande rättsliga frågorna är den oklara eller svårtillämpliga sociala lagstiftningen, divergerande tillämpningar, inkonsekvent och ineffektiv tillsyn samt bristande administrativt samarbete mellan medlemsstaterna.

I synnerhet när det gällde genomförande och tillsyn talade intressentgrupperna för ett bättre samarbete, även om en del av tillsynsmyndigheterna oroade sig för eventuella kostnadsökningar. Åtgärder för att samordna de nationella riskvärderingssystemen och förbättra möjligheterna att nyttja informationen i systemen i realtid stöddes av de nationella myndigheterna och av tillsynsmyndigheterna på unionsnivå.

När det gällde förutsättningarna för att utstationera förare gick åsikterna klart isär. EU13-medlemsstaterna och trafikidkarna stödde åtgärden med reservationer (tidsutdräkten får inte vara för snäv), medan fackförbunden ansåg åtgärden vara menlig för förarna. EU15-medlemsstaterna och aktörerna i dem hade divergerande åsikter. De flesta intressentgrupper, med undantag för fackförbunden, stödde åtgärden för att lindra den administrativa bördan vid tillämpningen av bestämmelserna om utstationering inom vägtransportsektorn.

²² Sammandrag av det offentligt hörandet <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2016-social-legislation-road-specialised-summary.pdf>

Kommissionens konsekvensbedömning (SWD (2017) 186 final)²³ gjordes parallellt med efterhandsutvärderingen enligt REFIT-programmet. Den viktigaste slutsatsen var att de allmänna bestämmelserna om utstationering av arbetstagare och de administrativa kraven inte lämpar sig för det synnerligen rörliga arbetet som förare i internationell trafik. I kommissionens förslag av den 8 mars 2016 om ändring av utstationeringsdirektivet framhölls också de rättsliga och praktiska svårigheterna med att tillämpa de allmänna utstationeringsbestämmelserna inom vägtransportsektorn.²⁴ Det anfördes att genomförandet av direktivet har aktualiserat särskilda rättsliga och frågor och problem vid utstationering av arbetstagare från en medlemsstat till en annan på grund av den stora rörligheten bland dem som arbetar med internationella transporter. Detta är särskilt påtagligt när kontakten till medlemsstaten är otillräcklig. Sammanfattningsvis konstaterades det i förslaget att ett bättre alternativ för branschen skulle vara en sektorbaserad lagstiftning och andra unionsinitiativ.

I konsekvensbedömningen granskades fyra alternativ av vilka regleringsåtgärderna och de förväntade effekterna av de tre första alternativen ökar kumulativt medan det fjärde alternativet är horisontellt och dess åtgärder kan kombineras med alla de tre första alternativen. Det bästa alternativet ansågs vara en kombination av två alternativ, utifrån vilka trötthetsindex sjunker och perioder av frånvaro från hemmet minskar genom att förarnas arbetsförhållanden och viloperioder förbättras. Dessutom ansågs kostnaderna för trafikidkarna bli lägst vid tillämpningen av det horisontella alternativet med anknäpning till utstationering av arbetstagare om man går in för den högre tidsgränsen, vilket skulle vara en följd av ett minskat antal resor som omfattas av reglerna om minimilön. Den snävare tidsutdräkten inbegriper ett större antal förare vilket resulterar i fler positiva konsekvenser när det gäller förarnas sociala förhållanden och anställningsförhållanden och för yrkets attraktionskraft.

De förutsedda betydande besparingarna för trafikidkarna är främst en följd av åtgärder som gäller administrativa och tillsynsrelaterade krav. Besparingarna beräknas uppgå till omkring 785 miljoner euro per år i administrativa kostnader. Av konsekvensbedömningen kan den slutsatsen dras att de nationella myndigheterna kommer att orsakas något ökade tillsynskostnader (1,3 – 8 procent), framför allt på grund av arbetstidskontrollen.

Utskottet för transport och turism (TRAN) var ansvarigt utskott i Europaparlamentet och MEP Merja Kyllönen (GUE/NGL, FI) utsågs till rapportör. Utkastet till betänkande presenterades i TRAN-utskottet den 23 januari 2018. Utskottet för sysselsättning och sociala frågor (EMPL), som kommenterade initiativet, publicerade sitt utlåtande den 4 maj 2018. Den 4 juni 2018 röstade TRAN-utskottet med knapp majoritet för förslaget till betänkande och godkände samtidigt inledandet av trepartsförhandlingar, triloger.

Vid Europaparlamentets plenum den 14 juni 2018 röstade man dock mot förslaget och det fanns inget stöd för att inleda trilogförhandlingar. En ny omröstning om förslaget företogs i plenum den 4 juli 2018, men på basis av omröstningsresultatet sändes förslaget tillbaka till TRAN-utskottet för behandling. Rapportörens nya utkast till betänkande röstades ner i TRAN-utskottet den 10 januari 2019. Efter omfattande förhandlingar nådde Europaparlamentet äntligen en överenskommelse och röstade för förslaget i plenum den 4 april 2019. Enligt förslaget ska cabota-

²³ Konsekvensbedömning SWD (2017) 186 final https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:f81a95b9-4627-11e7-aea8-01aa75ed71a1.0001.02/DOC_1&format=PDF

²⁴ Kommissionens förslag COM(2016) 128 final, skäl 10, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/HTML/?uri=CELEX:52016PC0128&from=EN>

getrafik och vägtransportsträckor som är en del av en kombinerad transport inkluderas i utstationeringen medan transit- och bilaterala transporter lämnas utanför tillämpningsområdet. Också vikten av inspektioner av verksamhetsställen betonades.

Efter Europaparlamentsvalet utsågs MEP Kateřina Konečná (GUE/NGL, CZ) till ny rapportör. TRAN-utskottet godkände den 24 september 2019 inledandet av trilogförhandlingar. Vid utgången av den sista sammanträdesperioden före ett val anses alla oavslutade ärenden som behandlas i parlamentet ha förfallit, om inte behandlingen fortsätter på grundval av bestämmelserna om oavslutade ärenden i arbetsordningen. Europaparlamentet beslutade den 21 oktober 2019 att fortsätta behandlingen av ärendet under den nya sessionsperioden.

Rådets arbetsgrupp för landtransporter påbörjade behandlingen av lagstiftningsförslaget i juli 2017 under det estniska ordförandeskapet. Vid transportministrarnas möte den 7 juni 2018 meddelade det bulgariska ordförandeskapet att man inte hade nått samsyn i frågan. Förhandlingarna fortsatte under det österrikiska ordförandeskapet och vid transportministrarnas möte den 3 december 2018 uppnåddes slutligen samförstånd om förslaget och om två förslag till revidering av den sociala lagstiftningen inom vägtransportsektorn. Det ansågs allmänt att tillsynen och informationsutbytet mellan medlemsstaterna ska förbättras med utnyttjande av Internal Market System (IMI). Transittransporter och bilaterala transporter ska inte omfattas av regleringen. Med bilaterala transporter avses transportsträckan från en medlemsstat till en annan eller till ett tredjeland eller i motsatt riktning. På cabotagetrafik och annan internationell transportverksamhet ska bestämmelserna om utstationering av arbetstagare tillämpas fullt ut.

Trilogförhandlingar inleddes den 3 oktober 2019. Under ledning av rådets ordförandeland Finland nådde rådet och Europaparlamentet en preliminär överenskommelse den 12 december 2019. Utifrån det som kommits överens beslutades det att cabotagetrafik och vägtransportsträckor som ingår i kombinerade transporter lämnas utanför tillämpningsområdet medan internationella transporter inkluderas i tillämpningen endast till den del de inte är transit- eller bilaterala transporter.

Ständiga representanternas kommitté (Coreper I) godkände den överenskomna texten den 20 december 2019 och rådet godkände den politiska överenskommelsen den 20 februari 2020. TRAN-utskottet bekräftade samförståndet den 21 januari 2020. Rådet bekräftade den 7 april i ett skriftligt förfarande sin ståndpunkt i första behandlingen. TRAN-utskottet godkände den 8 juni 2020 förslaget i andra behandlingen och den 9 juli 2020 röstade Europaparlamentet för förslaget i plenum. Direktivet publicerades den 31 juli 2020 i unionens officiella tidning²⁵ och det träder i kraft den 21 februari 2022.

Nationell beredning och Finlands ståndpunkt

Kommissionens förslag och utkastet till statsrådets utredning om kommissionens förslag (U-skrivelse och kompletterande U-skrivelse) undergick remissbehandling i trafiksektionen, som lyder under kommittén för EU-ärenden (sektion 22) och i sektionen för arbetsrättsliga frågor (sektion 28). I beredningen deltog förutom ministerier och centrala ämbetsverk också intresseorganisationer och representanter för intressentgrupper.

²⁵ Europeiska unionens officiella tidning, L 249, den 31 juli 2020 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=OJ:L:2020:249:TOC>.

Riksdagen informerades den 5 juli 2017 om kommissionens förslag till E²⁶uropaparlamentets och rådets förordning om ändring av övervakningsdirektivet avseende social lagstiftning på vägtransportområdet i fråga om tillsynskraven och av tillämpningsdirektivet avseende utstationerade arbetstagare i fråga om särskild reglering till den del det gäller utstationering av arbetstagare inom transportsektorn till en annan medlemsstat (U 41/2017 rd) och den 17 april 2018 genom en kompletterande U-skrivelse (UK 9/2018)²⁷. I anslutning till beredningen i rådet för transport, telekommunikation och energi har till riksdagen dessutom lämnats ett flertal faktagapromemorior i ärendet. Riksdagens ståndpunkt godkändes i stora utskottet den 25 maj 2018 sedan kommunikationsutskottet (KoUU 17/2017 rd) och arbetslivs- och jämställdhetsutskottet (AjUU 7/2017) gett sina utlåtanden.

Allmänt taget var Finland tillfreds med att man nådde en bra kompromiss om direktivförslaget, trots parlamentets och medlemsstaternas olika ståndpunkter och med beaktande av det utmanande förhandlingsläget, och röstade för förslaget i ständiga representanternas kommitté (Coreper I) den 20 december 2019. Finlands viktigaste förhandlingsmål var att finna lösningar särskilt anpassade för vägtransportsektorn och att lindra den administrativa bördan för att möjliggöra en effektiv tillsyn. I samband med beredningen bedömdes noggrant förslagets verkningar och kompatibilitet med avseende på den nationella lagstiftningen om utstationering av arbetstagare och på bestämmelser på EU-nivå, i synnerhet med hänsyn till utstationeringsdirektivet. Finlands ståndpunkt är att en skraddarsydd specialreglering främjar iakttagandet av utstationeringsbestämmelserna, vilket jämnar ut konkurrensvillkoren för företagen och förbättrar skyddet för arbetstagarna.

Finland understödde tillämpningen av lagstiftningen om utstationering så att den inte tillämpas på bilaterala transporter. Dessutom ansåg Finland det viktigt att undantaget ska gälla alla transporter i båda riktningarna.

Finland förhöll sig kritiskt till förslaget att tillämpa utstationeringsdirektivet på förare i transportföretag från tredjeländer, i synnerhet om det skulle vara fråga om bilaterala transporter mellan ett sådant land och en medlemsstat. Finland anser det viktigt att förtydliga vilka regler som ska tillämpas på internationella transporter i synnerhet vid underentreprenader då kriterierna för tillämpning av utstationeringsdirektivet inte uppfylls. Bestämmelser som gäller transportföretag i tredjeländer borde beakta interna överföringar inom företagsgruppen samt hyrd arbetskraft, där enligt det nämnda direktivet en jämlik behandling med företag inom EU:s territorium ska iakttas. Finland var också kritiskt till att tillämpa arbetsvillkor i transitländer på förare om varken lastning eller lossning sker i transitlandet (genomfart).

Finland ansåg det ändamålsenligt att nyttja IMI-systemet för informationsutbyte vid tillsynen över utstationerade förare. Finland ansåg vidare att listan över olika sätt att utöva tillsyn över

²⁶ Statsrådets skrivelse till riksdagen om kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv (ändring av tillsynsdirektivet om kör- och vilotider inom vägtransporter och fastställande av bestämmelser för utstationering av förare) https://www.eduskunta.fi/SV/vaski/Kirjelma/Sidor/U_41+2017.aspx

²⁷ EU/U-jatkokirje komission ehdotuksista Neuvoston ja Euroopan parlamentin direktiivin 2006/22/EY muuttamisesta valvontavaatimusten osalta ja direktiivejä 96/71/EY ja 2014/67/EU koskevien erityisten sääntöjen vahvistamisesta siltä osin kuin on kyse maantieliikenteen alan työntekijöiden lähettämisestä työhön toiseen jäsenvaltioon https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/Kirjelma/Documents/UJ_9+2018.pdf

utstationerade arbetstagare kunde utvidgas exempelvis genom delegerade författningar så att alla tillsynsobjekt skulle kunna kontrolleras effektivt.

I relation till kommissionens ursprungliga förslag var slutresultatet, enligt vilket utstationeringsbestämmelserna ska tillämpas på transporter inom cabotagetrafik och vägtransportsträckor vid kombinerade transporter, medan däremot internationella transporter omfattas av bestämmelserna endast till den del som de inte är transitsträckor eller bilaterala transportoperationer, en lyckad kompromiss för Finlands del om man ser till förhandlingsmålen.

Beredning av förslagen om utvidgning av beställarens ansvar

Ända sedan januari 2020 har propositionens förslag till utvidgning av beställarens ansvar i den grupp som bereder ett åtgärdsprogram för bekämpande av grå ekonomi och ekonomisk brottslighet varit aktuellt. Förslaget godkändes som en åtgärd för att främja en sund konkurrens mellan företag. Man bad också justitieministeriet om rätt att föredra en ändring av lagen om överlast 2021 eftersom denna lagstiftning faller inom justitieministeriets behörighet.

Beredningen av regeringens proposition

Propositionen har beretts vid kommunikationsministeriet i samråd med arbets- och näringsministeriet. Beredningen inleddes i enlighet med beslutet om författningsprojektet den 21 oktober 2020. Beredningen har varit öppen och inkluderat intressentgrupper. Material som hänför sig till beredningen, såsom beslut om tillsättande, bedömningspromemoria, utlåtanden och utredningar finns tillgängliga i statsrådets tjänst för projektinformation.²⁸ Där finns också uppgifter om de olika beredningsskedena.

Som stöd för beredningen tillsatte kommunikationsministeriet den 4 november 2020 en arbetsgrupp och underarbetsgrupper som hade i uppdrag att bedöma vilka lagstiftningsändringar genomförandet av EU-förordningarna och direktiven i rörlighetspaketet samt genomförandet av bestämmelserna om precisering av beställarens ansvar kräver samt att bereda de lagstiftningsförslag som behövs. Arbetsgrupperna gjorde bland annat bedömningar av i vilken nationell lag eller förordning en ändring av en EU-förordning eller ett direktiv ska implementeras, vilka ändringar i informationssystemen som krävs samt vilka och hurdana nationella konsekvenser lagändringarna kommer att få.

Arbetsgruppen hade i uppgift att bereda förslag särskilt i fråga om genomförandet av rörlighetspaketets sociala- och marknadsbestämmelser och i fråga om preciseringen av beställarens ansvar. Till arbetsgruppen utsågs medlemmar från kommunikationsministeriet, arbets- och näringsministeriet, social- och hälsovårdsministeriet, Transport- och kommunikationsverket, Polisstyrelsen, Tullen och Gränsbevakningsväsendet.

Underarbetsgruppen hade i uppgift att under ledning av arbets- och näringsministeriet bereda de förslag till bestämmelser om arbetsrätt och arbetsliv som direktivets genomförande förutsätter. Medlemmar i underarbetsgruppen var representanter för arbets- och näringsministeriet,

²⁸ Projektinformation, Genomförande av bestämmelser som gäller det sociala regelverket och marknaden i EU:s rörlighetspaket för vägtransporter: <https://valtioneuvosto.fi/sv/projektet?tunnus=LVM062:00/2020>

kommunikationsministeriet, social- och hälsovårdsministeriet, Transport- och kommunikationsverket, Regionförvaltningsverket i Sydvästra Finland, Finlands näringsliv, Företagarna i Finland, FFC, Akava, FTFC, Autoliikenteen Työnantajaliitto samt Bil- och Transportbranschens Arbetarförbund AKT ry.

Arbetsgrupperna tillsattes för tiden 4.11.2020–31.3.2022. Den ordinarie arbetsgruppen sammanträdde 3 gånger hösten 2020 och 10 gånger våren 2021. Underarbetsgruppen sammanträdde under ledning av arbets- och näringsministeriet två gånger hösten 2020 och sju gånger våren 2021.

Lagstiftningsprojektets inledande möte, som riktade sig till intressentgrupper och arbetsgruppsmedlemmar, ordnades den 10 november 2020 genom distanskontakt. Avsikten var att kartlägga intressentgruppernas synpunkter till de delar det finns nationellt spelrum vid genomförandet av EU-lagstiftningen. Deltagarna anmodades komma med fritt formulerade synpunkter på frågor som ställts på förhand och som gällde de viktigaste punkterna i genomförandet av rörlighetspaketet, regleringsbehoven, beställarens ansvar och bekämpning av grå ekonomi samt på behovet av att höra intressentgrupper. Sammanlagt inkom 11 preliminära synpunkter från intressentgrupper. Svaren behandlades vid det inledande mötet och dessutom utnyttjades de vid preciseringen av arbetsgruppernas arbete och utarbetandet av bedömningspromemorian.

För den nationella bedömningen av regleringsbehovet skrevs en bedömningspromemoria av kommunikationsministeriets beredare i samverkan med medlemmarna i en arbetsgrupp som bestod av myndighetsrepresentanter. I promemorian analyseras rörlighetspaketets innehåll, kommande ändringar och behovet av ändringar i den nationella lagstiftningen. I promemorian bedömdes också genomförandet av de skrivningar i regeringsprogrammet som gäller beställarens ansvar. Dessutom begärdes svar särskilt på de preciserande frågor som ställdes i slutet av promemorian. Begäran om utlåtande skickades till sammanlagt 25 instanser. Bedömningspromemorian publicerades i tjänsten lausuntopalvelu.fi och remisstiden var 17.12.2020–17.1.2021.

Inom utsatt tid lämnades sammanlagt 13 utlåtanden om bedömningspromemorian och de nyttjades i den fortsatta beredningen och i arbetsgruppernas arbete. För intressentgrupperna ordnades det den 11 mars 2021 ett öppet hörande där man presenterade de förslag som ska föras vidare i beredningen av den nationella lagstiftningen. Samtidigt hördes intressentgrupperna om huvuddragen i den fortsatta beredningen av regeringspropositionen. Vid den fortsatta beredningen fästes särskilt avseende vid de kommentarer som framfördes vid diskussionsmötet och som gällde de författningsspecifika motiveringarna, behovet av noggrant avgränsade författningar och konsekvensbedömning.

Den egentliga remissbehandlingen av utkastet till regeringsproposition ordnades 12.5 – 23.6.2021. Sammanlagt lämnades 22 utlåtanden. För den svenskspråkiga versionens del förlängdes remisstiden till den 15 juli 2021. Utlåtande finns offentligt tillgängliga i tjänsten lausuntopalvelu.fi och i statsrådets projektportal.

Under beredningsarbetet i arbetsgrupperna aktualiserades vissa frågor i anslutning till genomförandet som kräver precisering och som sändes till kommissionens generaldirektorat för transport och rörlighet den 8 januari 2021. Vid genomförandet användes dessutom kommissionens

officiella tolkningsanvisningar om kör- och vilotider som publicerades den 30 november 2020.
29

2 Målsättning

2.1 Målet med rörlighetspaketets EU-rättsakter och paketets huvudsakliga innehåll

2.1.1 Ändringsförordning (EU 2020/1054) om kör- och vilotider samt färdskrivare

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1054 om ändring av förordningen (EG) nr 561/2006 vad gäller minimikrav om maximal daglig körtid och körtid per vecka, minimigränser för raster och minsta dygns- och veckovila och av förordning (EU) nr 165/2014 vad gäller positionsbestämning med hjälp av färdskrivare syftar till att förbättra trafiksäkerheten, förarnas arbetsvillkor och rättvisa affärsvillkor för vägtransporter. Strävan är att korrigera brister i regleringen som uppdragats vid genomförandet samt att förbättra arbetsvillkoren och affärsvillkoren i branschen. Det är fråga om en EU-förordning som med stöd av artikel 288 punkt 2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt är direkt tillämplig rätt i medlemsstaterna.

Ändringsförordning (EU) 2020/1054 innehåller bestämmelser genom vilka kör- och vilotidsförordningen ändras till den del det är fråga om minimikraven för maximal körtid per dygn och vecka, minimikraven i fråga om raster samt dygns- och veckovila. Likaså ändras färdskrivarförordningen när det gäller positionsbestämning med färdskrivare.

2.1.1.1 Kör- och vilotider

Med stöd av artikel 1 i ändringsförordning (EU) 2020/1054 ändras kör- och vilotidsförordningen. Syftet med ändringarna är att undanröja oklarheter i reglerna och förtydliga bestämmelserna samt göra dem mer konsekventa genom att ändra bestämmelserna om raster och vilotider samt effektivisera tillsynen. Ett ytterligare mål är att förbättra förarnas arbetsförhållanden genom regleringar som gäller vilotider, skyldighet att återvända hem och säkra parkeringsområden. Ändringarna i förordningen beaktar också den stegvisa automatiseringen av körsystemen.

Genom ändringarna i kör- och vilotidsförordningen ges kommissionen befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt när det gäller utarbetande av standarder för servicenivån på trygga parkeringsområden samt förfaranden för certifieringen av säkerheten på parkeringsområden.

Tillämpningsområde

Med stöd av artikel 1.1 i ändringsförordning (EU) 2020/1054 utvidgas artikel 2 och tillämpningsområdet för kör- och vilotidsförordningen så att den från och med den 1 juli 2026 också tillämpas på internationella transporter och cabotage trafik när fordonets eller fordonskombinationens största tillåtna totalmassa överstiger 2,5 ton.

Med stöd av artikel 1.2 i ändringsförordning (EU) 2020/1054 ändras artikel 3 i kör- och vilotidsförordningen så att till undantagen från kör- och vilotider fogas fordon och fordonskombinationer vars största tillåtna massa är högst 7,5 ton och som används antingen för transport av material, utrustning eller maskiner som föraren använder i sitt arbete eller för leverans av gods

²⁹ Kommissionens officiella regler för tolkning av kör- och vilotider https://ec.europa.eu/transport/modes/road/mobility-package-qa_en

som har producerats hantverksmässigt, endast inom en radie av 100 km från den plats där företaget är beläget och på villkor att körningen av fordonet inte utgör förarens huvudsakliga uppgift och att transporten inte utförs för någon annans räkning. Med stöd av den nämnda punkten ska undantaget från tillämpningsområdet dessutom omfatta fordon eller fordonskombinationer som används för godstransport och vars tillåtna totalmassa överstiger 2,5 ton men inte 3,5 ton, om transporten inte bedrivs för någon annans räkning utan för företagets eller företagarens egen räkning och transporten inte är den huvudsakliga uppgiften för den person som kör fordonet.

Säkra parkeringsområden

Med stöd av artikel 1.7 i ändringsförordning (EU) 2020/1054 fogas till kör- och vilotidsförordningen en ny artikel 8 a om säkra parkeringsområden. Med stöd av den artikeln ges kommissionen befogenhet att anta delegerade akter för att fastställa standarder med mer detaljerad information om service- och tjänstenivåer avseende de områden som förtecknas i punkt 1 och förfarandena för certifiering av parkeringsområden.

Nationella undantag

Med stöd av artikel 1.12 b i ändringsförordning (EU) 2020/1054 fogas till artikel 13 om nationella undantag ett led q med stöd av vilket undantag kan beviljas även för fordon eller fordonskombinationer som transporterar byggmaskiner för ett byggföretag inom en radie av 100 km från den plats där företaget är beläget, på villkor att körningen av fordonen inte utgör förarens huvudsakliga uppgift. Dessutom införs ett led r, enligt vilket undantag kan beviljas för fordon som används för leverans av fabriksbetong.

Regler som ska tillämpas på linjetrafik

Med stöd av artikel 1.14 i ändringsförordning (EU) 2020/1054 ersätts artikel 15 i kör- och vilotidsförordningen så att det i artikeln i fortsättningen föreskrivs att medlemsstaterna ska underätta kommissionen om de relevanta nationella regler som är tillämpliga på förare av sådana fordon som avses i artikel 3 a, dvs. förare i persontransporter för linjetrafik (rutt under 50 km).

18 punkten delegerade befogenheter

Med stöd av artikel 1.18 i ändringsförordning (EU) 2020/1054 fogas till kör- och vilotidsförordningen en artikel 23 a. Med stöd av den artikeln ska den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 8 a ges kommissionen för en period av fem år från och med den 20 augusti 2020. I artikeln föreskrivs vidare om utövande av delegerade befogenheter och om rapportering efter femårsperiodens utgång, återkallande av befogenheten, antagande av en delegerad akt, hörande av sakkunniga, delgivande och ikraftträdande. Med stöd av artikeln ska delegeringen av befogenheter genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, om inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning inom utsatt tid.

2.1.1.2 Färdskrivare

Syftet med de ändringar som gäller färdskrivare är att effektivisera och harmonisera användningen av kontrollverktyg och att göra smarta färdskrivare obligatoriska även i fordon eller fordonskombinationer vars högsta tillåtna totalmassa överstiger 2,5 ton men inte 3,5 ton och som används för internationella transporter. Samtidigt vill man förkorta övergångsperioden för att säkerställa att smarta färdskrivare installeras i registrerade fordon inom rimlig tid.

Med stöd av artikel 2.4 i ändringsförordning (EU) 2020/1054 ändras artikel 7, vilket innebär att medlemsstaterna ska se till att behandlingen av personuppgifter inom ramen för förordningen sker enbart i syfte att kontrollera överensstämmelsen med denna förordning och med förordningarna (EU) nr 165/2014 samt förordningarna (EG) nr 561/2006, (EG) nr 1071/2009, (EG) nr 1072/2009, (EG) nr 1073/2009, direktiven 2002/15/EG, 92/6/EEG och 92/106/EEG samt, vad gäller utstationering av arbetstagare inom vägtransportsektorn, direktiven 96/71/EG, 2014/67/EG och (EU) 2020/1057.

Med stöd av artikel 2.10 i ändringsförordning (EU) 2020/1054 fogas till färdskrivarförordningen en punkt 7 a, enligt vilken den behöriga myndigheten i de utfärdande medlemsstaterna får kräva att en förare ersätter förarkortet med ett nytt kort om detta är nödvändigt i syfte att uppfylla relevanta tekniska specifikationer.

2.1.2 Ändringsförordning (EU) 2020/1055 om trafikidkare som bedriver transporter på väg

Syftet med ändringsförordning (EU) 2020/1055 om ändring av förordningarna (EG) nr 1071/2009, (EG) nr 1072/2009 och (EU) nr 1024/2012 i syfte att anpassa dem till utvecklingen inom vägtransportsektorn, nedan ändringsförordning (EU) 2020/1055, är att genom reglering av villkoren för yrkesutövning och marknadsstillträde inom vägtrafiken stödja en fungerande, effektiv och konkurrenskraftig inre marknad för vägtransporter, bekämpa grå ekonomi samt förtydliga den nuvarande lagstiftningen och förenhetliga genomförandet i medlemsstaterna. Det rör sig om en EU-förordning som med stöd av artikel 288.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt är direkt tillämplig i medlemsstaterna.

Ändringsförordning (EU) 2020/1055 innehåller bestämmelser genom vilka EU:s förordning om trafikidkare och EU:s förordning om tillstånd för godstrafik samt IMI-förordningen ändras.

2.1.2.1 Villkoren för trafikidkare att bedriva yrkesmässig trafik på väg

Med stöd av artikel 1 i ändringsförordning (EU) 2020/1055 ändras förordningen om trafikidkare.

Syftet med ändringen av förordningen om trafikidkare är att utvidga de obligatoriska villkoren för yrkesutövning till att även gälla trafikidkare som använder motorfordon eller fordonskombinationer som uteslutande är avsedda för transport av gods med ett fordon eller en fordonskombination vars största tillåtna totalmassa överstiger 2,5 ton men inte 3,5 ton och med vilka internationell trafik bedrivs. Ett ytterligare syfte är att förtydliga och skärpa bestämmelserna om en faktisk och stabil företagsetablering för att garantera rättvis konkurrens och lika konkurrensvillkor på den inre marknaden. Ett ytterligare syfte med ändringarna i EU:s förordning om trafikidkare är att komplettera de punkter som är relevanta för bedömningen av ett transportföretags goda anseende och kraven för att få tillträde till yrkesmässigt bedrivande av transporter samt förtydliga kraven på hur ett företag ska styrka sina ekonomiska förutsättningar med hänsyn till utvidgningen av tillämpningsområdet. Dessutom kompletteras kraven på information i nationella register.

Genom ändringen av förordningen om trafikidkare ges kommissionen från och med den 20 augusti 2020 befogenheter att på obestämd tid anta delegerade akter för att ändra bilagorna I, II och III till förordningen i syfte att anpassa dem till marknadsutvecklingen och tekniska framsteg.

Kommissionen får också genom ändringen av förordningen befogenhet att anta genomförandeakter för att fastställa en förteckning över överträdelser som leder till förlust av gott anseende.

Kommissionen får samtidigt genomförandebefogenheter att bland annat anta tekniska förfaranden för elektronisk åtkomst till uppgifter i andra medlemsstaters nationella elektroniska register.

Objekt och tillämpningsområde

Med stöd av artikel 1.1 i ändringsförordning (EU) 2020/1055 utvidgas tillämpningsområdet enligt artikel 1.4 i förordningen om trafikidkare. Tillämpningsområdet utvidgas till att gälla företag som yrkesmässigt bedriver godstransporter på väg med hjälp av motorfordon eller fordonskombinationer med en högsta tillåten totalvikt som överstiger 2,5 ton men inte 3,5 ton. Från och med den 21 februari 2022 krävs även för dessa fordon gemenskapstillstånd för godstrafik. Utanför tillämpningsområdet lämnas fordon och fordonskombinationer inom den nationella trafiken som har en totalvikt som understiger 3,5 ton.

Krav på trafikidkare för att bedriva yrkesmässig trafik på väg

Med stöd av artikel 1.2 i ändringsförordning (EU) 2020/1055 upphävs i fråga om artikel 3.2 i förordningen om trafikidkare, som innehåller krav gällande yrkesmässigt utövande av vägtransporter, varvid medlemsstaternas möjlighet att ställa ytterligare krav på företag för att bevilja tillstånd att bedriva vägtrafik slopas.

Villkor som gäller etableringskravet

Med stöd av artikel 1.3 i ändringsförordning (EU) 2020/1055 ändras artikel 5 om etableringskrav i förordningen om trafikidkare så att etableringsstaten preciseras bland annat när det gäller handlingar som förvaras vid verksamhetsstället, fordonsparkens verksamhet, sådana anteckningar i företagsregister eller motsvarande som den nationella lagstiftningen kräver, inkomstskatteplikt och mervärdesskattenummer, fordon i bruk samt faktisk administrativ och kommersiell verksamhet. Utöver detta får medlemsstaterna kräva att ett företag i etableringsmedlemsstaten har vederbörligen kvalificerad administrativ personal i lokalerna eller att den trafikansvariga kan nås under vanlig kontorstid. Dessa krav ska stå i proportion till storleken på företagets verksamhet. En medlemsstat får också kräva att företaget i etableringsmedlemsstaten i proportion till storleken på företagets verksamhet har verksamhetsanknuten infrastruktur, utöver den tekniska utrustning som definieras i förordningen, på den medlemsstatens territorium inklusive ett kontor som är öppet under vanlig kontorstid.

Villkor som gäller kravet på gott anseende

Artikel 1.4 i ändringsförordning (EU) 2020/1055 preciserar och kompletterar de villkor som gäller kravet på gott anseende i artikel 6 i EU:s förordning om trafikidkare. I enlighet med den ska också verkställande direktörens uppträdande beaktas vid prövningen av kravet på gott anseende. Förordningen om trafikidkare förutsätter för närvarande att medlemsstaterna ska fastställa de villkor som ett företag och den trafikansvariga ska uppfylla för att motsvara kravet på gott anseende. Medlemsstaterna ska också bestämma minimikraven för denna definition. Genom den ändring som nu görs kompletteras dessa minimikrav så att man vid bedömningen av den trafikansvarigas eller transportföretagets goda anseende också ska beakta skattelagstiftningen, utstationeringen av arbetstagare inom vägtransportsektorn, tillämplig lag för avtalsförpliktelser samt cabotagetrafik.

Återupprättande av det goda anseendet

Med stöd av artikel 1.11 i ändringsförordning (EU) 2020/1055 ändras artikel 14 i förordningen om trafikidkare, som gäller förklarande av en trafikansvarig olämplig för yrket. Ändringen gäller återupprättande av det goda anseendet så att det i fortsättningen är möjligt att återupprätta den trafikansvarigas goda anseende tidigast ett år efter förlusten av de. Återupprättande är emellertid möjligt först när den trafikansvariga har visa att han eller hon har genomgått lämplig utbildning i minst tre månader eller har klarat ett examensprov som påvisar yrkesskickligheten.

Krav på ekonomiska resurser

Artikel 1.5 i ändringsförordning (EU) 2020/1055 kompletterar solvenskraven i artikel 7 i förordningen om trafikidkare så att bestämmelsen i fortsättningen i fråga om företagets kapital och reservfond också beaktar företagets fordon eller fordonskombinationer i internationell trafik med en högsta tillåten totalvikt som överstiger 2,5 ton men inte 3,5 ton. Ett företag ska visa att det uppfyller kraven på ekonomiska resurser på grundval av de två alternativ som anges i ändringsförordning (EU) 2020/1055, beroende på om företaget också förfogar över andra fordon än lätta fordon som omfattas av förordningen eller endast lätta nyttofordon. Enligt det första alternativet är kraven uttryckta i euro högre för andra fordon men båda alternativen ställer som krav på kapital- och reservfonder 900 euro för lätta nyttofordon i godstrafik. Ändringsförordning (EU) 2020/1055 ger medlemsstaterna nationellt spelrum på så sätt att de får kräva att företag som är etablerade på deras territorium visar att de för dessa fordon förfogar över samma belopp av kapital och reserver som för de fordon som anges i första stycket. I dessa fall ska den behöriga myndigheten i den berörda medlemsstaten underrätta kommissionen om detta och kommissionen ska göra informationen allmänt tillgänglig.

Utöver detta får medlemsstaterna kräva att företaget, den trafikansvariga eller andra relevanta personer enligt medlemsstaternas beslut, inte har utestående icke personliga skulder till offentligtorgan och inte är i konkurs eller föremål för insolvens- eller likvidationsförfarande.

Undantag från examensprov

Artikel 1.7 i ändringsförordning (EU) 2020/1055 kompletterar artikel 9 i förordningen om trafikidkare, där det föreskrivs om undantag från examensprov. Till artikeln fogas en punkt enligt vilken medlemsstaterna får bevilja undantag för en trafikansvarig från det examensprov som utgör villkor för ett trafiktillstånd om företaget enbart använder motorfordon eller fordonskombinationer med en högsta tillåten totalvikt som inte överstiger 3,5 ton, förutsatt att den berörda personen kan bevisa att den fortlöpande har lett ett företag av samma typ under hela den tioårsperiod som föregår den 20 augusti 2020.

Nationella elektroniska register

Artikel 1.12 i ändringsförordning (EU) 2020/1055 förutsätter att till artikel 16 i förordningen om trafikidkare om nationella elektroniska register fogas en ny punkt enligt vilken de nationella elektroniska registren ska kompletteras med de trafikansvarigas namn och registreringsnummer på de fordon som företaget förfogar över samt antalet anställda i företaget och företagets riskvärdering. Samtidigt ändras artikelns bestämmelser om lagring av uppgifter i olika register och om tillgängliggörande av uppgifter. Uppgifter om registreringsnummer, antalet anställda i företaget och företagets riskvärdering ska göras tillgängliga för behöriga myndigheter i samband med vägkontroller. Kommissionen ska anta genomförandeakter för att fastställa vilka åtgärder som ska vidtas för att göra denna information tillgänglig vid vägkontroller. Dessa genomförandeakter ska ges senast 14 månader efter antagandet av en genomförandeakt om en gemensam

formel för beräkning av riskvärdering i enlighet med vad som avses i artikel 9.1 i övervakningsdirektivet.

Utövande av delegering

Med stöd av artikel 1.16 i ändringsförordning (EU) 2020/1055 fogas till förordningen om trafikidkare en artikel 24 a (Utövande av delegering). Villkoren i den artikeln gäller kommissionens befogenhet att anta delegerade akter. Med stöd av artikel 24 a ges kommissionen tillsvidare från och med den 20 augusti 2020 befogenhet att anta de delegerade akter som avses i artikel 8.9 i förordningen om trafikidkare. Detta innebär i praktiken att bilagorna I (förteckning över de ämnen som avses i artikel 8, dvs. de kunskaper som medlemsstaterna ska beakta när yrkeskunnande fastställs), II (anordnande av examen) och III (säkerhetskomponenter för gemenskapsintyg för yrkeskunnande) ändras för att anpassa dem till marknadsutvecklingen och de tekniska framstegen. I artikeln föreskrivs vidare om utövande och återkallande av hörande av sakkunniga, delgivning och ikraftträdande av delegerade akter.

2.1.2.2 Regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg

Med stöd av artikel 2 i ändringsförordning (EU) 2020/1055 ändras EU:s förordning om tillstånd för godstrafik.

Syftet med ändringen av förordningen om gemenskapstillstånd för godstrafik är att utvidga tillämpningsområdet på samma sätt som tillämpningsområdet för förordningen om trafikidkare utvidgas och att förhindra missbruk föreskriva om påföljder för brott mot förordningen (EG) nr 1072/2009. Dessutom förtydligas reglerna för tillfällig nationell cabotagetrafik i värdmedlemsstaten av transportföretag som inte är etablerade i en medlemsstat, i syfte att öka beläggningsgraden för tunga fordon och minska antalet tomma körningar. Samtidigt åläggs transportföretagen att visa att bestämmelserna om cabotagetrafik iaktas samt föreskrivs om påföljder för avsändare, speditörer, leverantörer och underleverantörer vid bristande efterlevnad vid iakttagande av förordningen om tillstånd för godstrafik i samband med beställning av transporttjänster.

Tillämpningsområde

Med stöd av artikel 2.1 i ändringsförordning (EU) 2020/1055 ändras i artikel 1.5 i förordningen om tillstånd för godstrafik så att godstransport med fordon med en tillåten totalvikt på högst 3,5 ton inte kräver gemenskapstillstånd och är befriad från alla transporttillstånd fram till den 20 maj 2020. Därefter sänks gränsen för den totala massan och ovannämnda undantag gäller godstransporter med fordon eller fordonskombinationer vars största tillåtna totalvikt är högst 2,5 ton.

Gemenskapstillstånd för godstransport

Med stöd av artikel 2.2 i ändringsförordning (EU) 2020/1055 ändras bestämmelserna om gemenskapstillstånd i artikel 4 i förordningen om tillstånd för godstrafik så att det på den beviljande myndigheten ställs ett krav på att det i trafikillståndet för fordon med en totalvikt som understiger 3,5 ton görs en anteckning om det på dessa fordon tillämpas lägre ekonomiska krav enligt artikel 7.1 i förordningen om trafikidkare. Samtidigt ges kommissionen i enlighet med artikel 14 b befogenhet att anta delegerade akter för att ändra bilagorna I (säkerhetskomponenter för gemenskapstillståndet och förartillståndet) och II (mall för gemenskapstillståndet) för att anpassa den till den tekniska utvecklingen.

Förartillstånd

Med stöd av artikel 2.3 i ändringsförordning (EU) 2020/1055 ges kommissionen befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 14 b i förordningen om tillstånd för godstrafik för att ändra bilaga III (mall för förartillståndet) i syfte att anpassa dem till den tekniska utvecklingen.

Tillsynsstrategi

Med stöd av artikel 2.6 i ändringsförordning (EUI 2020/1055 införs en ny artikel 10 a med stöd av vilken det föreskrivs att medlemsstaterna för att i ännu högre grad se till att de skyldigheter som fastställs ska säkerställa att en enhetlig nationell tillsynsstrategi tillämpas på deras territorium. Strategin ska främst inriktas på företag med hög riskvärdering, enligt vad som avses i artikel 9. Medlemsstaterna ska likaså säkerställa att kontrollerna vid behov inbegriper kontroll av cabotage transporter. Vidare föreskrivs det om vägkontroller av cabotage transporter.

Regler för avsändare, speditörer, transportörer och undertransportörer samt om utövande av delegering

Med stöd av artikel 2.7 i ändringsförordning (EU) 2020/1055 fogas till förordningen om tillstånd för godstrafik en artikel 14 a (Ansvar) enligt vilken medlemsstaterna ska fastställa regler om sanktioner för avsändare, speditörer, transportörer och undertransportörer för bristande efterlevnad av kapitlen II och III, om dessa visste eller, mot bakgrund av alla relevanta omständigheter, borde ha vetat att de transporttjänster de beställt innebar överträdelse av denna förordning. Med stöd av samma punkt införs också en artikel 14 b (Utövande av delegering) i vilken det föreskrivs om den befogenhet att anta delegerade akter som ges kommissionen tills vidare från och med den 20 augusti 2020 i fråga om akter som avses i artiklarna 4.4 och 5.4 i förordningen om tillstånd för godstrafik. Dessa punkter gäller bilagorna I, II och III. I artikel 14 b föreskrivs om återkallande av delegerade befogenheter, hörande av sakkunniga, delgivning och ikraftträdande.

2.1.2.3 Myndigheternas informationsutbyte om trafikidkare inom ramen för IMI och ERRU

Med stöd av artikel 3 i ändringsförordning (EU) 2020/1055 ändras IMI-förordningen. Syftet med ändringarna av IMI-förordningen är att inkludera förordningen om trafikidkare i IMI-förordningens tillämpningsområde, för att IMI-systemet i fortsättningen ska kunna användas för administrativt samarbete mellan medlemsstaternas behöriga myndigheter samt mellan dessa myndigheter och kommissionen också för genomförande av bestämmelserna om administrativt samarbete i förordningen om trafikidkare. Med stöd av artikel 3 i ändringsförordning (EU) 2020/1055 fogas en ny bestämmelse till bilagan till IMI-förordningen. Bilagan till IMI-förordningen kompletteras med förordningen om trafikidkare.

Med stöd av artikel 3 i ändringsförordning (EU) 2020/1055 fogas en ny bestämmelse till IMI-förordningens bilaga. Bilagan gäller sådana bestämmelser i EU-rättsakter som avses i artikel 3 i IMI-förordningen (Tillämpningsområde) som genomförs med tillhjälp av IMI-systemet. IMI-förordningen kompletteras med ett omnämnande av förordningen om trafikidkare.

Med stöd av artikel 1.13 i ändringsförordning (EU) 2020/1055 ska medlemsstaternas behöriga myndigheter utbyta information om domar och påföljder för allvarliga överträdelser. En medlemsstat som mottar ett meddelande om en allvarlig överträdelse som under de föregående två åren har resulterat i en fällande dom eller en sanktion från en annan medlemsstat, ska föra in

den anmälda överträdelsen i sitt nationella elektroniska register. Informationsutbytet mellan myndigheterna ska ske med hjälp av det europeiska ERRU-systemet för vägtransportföretag.

2.1.3 Ändringsdirektivet (EU) 2018/957 om utstationering av arbetstagare

Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/957, nedan ändringsdirektiv (EU) 2018/957, om utstationering av arbetstagare i samband med tillhandahållande av tjänster antogs den 28 juni 2018. Syftet med ändringarna är att främja likabehandling av utstationerade arbetstagare och nationella arbetstagare i fråga om arbets- och anställningsvillkor och att främja en jämlik konkurrens mellan företagen. Likabehandlingen ska främjas bland annat genom att ändra begreppet minimilön till begreppet ersättning.

Ändringsdirektiv (EU) 2018/957 förutsätter att på utstationerade arbetstagare tillämpas samma indispositiva regler om löner och andra arbetsvillkor som nämns i artikel 31 som på arbetstagare i det land där arbetet utförs med stöd av lag och allmänt bindande kollektivavtal. Ändringsdirektiv (EU) 2018/957 förutsätter också att den utstationerande arbetsgivaren åläggs en skyldighet att ersätta utstationerade arbetstagare för utgifter för resa, kost och logi som orsakas av att de reser till och från sin ordinarie arbetsplats i Finland under utstationeringstiden. På detta sätt tryggas den utstationerade arbetstagarens ställning när han eller hon rör sig av yrkesmässiga skäl.

Dessutom förutsätter ändringsdirektiv (EU) 2018/957 att en arbetstagare som utstationeras varaktigare, dvs. för längre tid än 12 månader, ska behandlas lika i det land där arbetet utförs också i fråga om alla andra indispositiva anställningsvillkor än de som anges i förhållande till nationella arbetstagare, med undantag för klausuler om ingående och avslutande av anställningsförhållande, tjänstepensioner och konkurrensförbud.

Ändringsdirektiv (EU) 2018/957 förutsätter vidare att kravet på likabehandling tillämpas obligatoriskt också på utstationerade uthyrda arbetstagare samt att allmänt bindande kollektivavtal tillämpas inte bara inom byggsektorn utan också inom andra branscher, med undantag för sjöfarten.

Enligt artikel 3.3 i ändringsdirektiv (EU) 2018/957 ska direktivet vara tillämpligt på vägtransportsektorn från och med tillämpningsdagen då en lagstiftningsakt om ändring av direktivet om tillsynskrav och fastställande av särskilda bestämmelser med avsikten på utstationeringsdirektivet för förare inom vägtransportsektorn.

Till denna helhet hänför sig det direktiv om genomförande av direktivet om utstationering av arbetstagare som antogs i maj 2014. Genom detta genomförandedirektiv ändras inte direktivet om utstationerade arbetstagare. Genomförandedirektivet skulle genomföras nationellt senast den 18 juni 2016. Finland implementerade genomförandedirektivet genom att revidera lagstiftningen och genom att stifta lagen om utstationering av arbetstagare (447/2016).

Bakgrunden till ändringsdirektiv (EU) 2018/957 är kommissionens och vissa medlemsstaters uppfattning att alla oegentligheter och problem i samband med utstationerade arbetstagare och deras arbetsvillkor inte behandlades i genomförandedirektivet.

2.1.4 Ändringsdirektiv (EU) 2020/1057 om utstationering av förare inom vägtransportsektorn

Syftet med de särskilda bestämmelserna om utstationerade förare är att, som en del av de andra förslagen i rörlighetspaketet, förtydliga den gällande lagstiftningen och harmonisera genomförandet i medlemsstaterna, förbättra förarnas arbets- och sociala villkor, säkerställa en rättvis

konkurrens mellan transportörerna, förbättra samarbetet mellan tillsynsmyndigheterna i medlemsstaterna, förbättra trafiksäkerheten samt säkerställa en balans mellan förarnas sociala skydd och trafikidkarnas frihet att tillhandahålla gränsöverskridande tjänster.

Särskild reglering om utstationerade förare kommer att genomföras i samband med en så kallad lex specialis- reglering. Den särskilda regleringen om förare gäller underleverantörssituationer samt de administrativa förfarandena och tillsynen i de nämnda situationerna. Kraven i fråga om arbetsvillkor i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/957, nedan ändringsdirektiv (EU) 2020/1054, måste uppfyllas i alla situationer av utstationering, dvs. vid underleverans, uthyrning och företags internförflyttning i samband med den särskilda reglering som gäller förare. Sålunda hänförs bestämmelserna om hyrt arbete och företags internöverföringar inom vägtransportsektorn till den allmänna regleringen när det gäller administrativa förfaranden och tillsyn, medan den särskilda regleringen tillämpas i underleverantörssituationer.

I Finland har förarens arbete inom cabotagetrafik alltid ansetts vara utstationerat arbete och omfattas således av tillämpningsområdet för bestämmelserna om utstationering, precis som i nuläget. Den nationella övervakningen har varit komplicerad, för att inte säga omöjlig, eftersom det inte har funnits relevanta tillsynsmetoder. Med stöd av den särskilda regleringen om utstationerade förare har bilaterala transporter av gods och passagerare med vissa tillåtna tilläggsgärder lämnats utanför den särskilda regleringens tillämpningsområde. En förare anses inte vara utsänd till en medlemsstats territorium på det sätt som avses i direktivet om utstationering av arbetstagare när föraren passerar genom medlemsstaten utan att lasta eller lossa gods och utan att ta upp eller släppa av passagerare eller vid bilaterala transporter på en vägsträcka som börjar eller slutar med en internationell kombinerad transport. Avgränsningarna när det gäller tillämpningsområdet är lösningar på EU-nivå och i fråga om dem har europeiska kommissionen begärt en gemensam tolkning på EU-nivå för tillämpningen av tidsgränserna.

För vägtransportsektorns vidkommande ska arbetsvillkoren i ändringsdirektiv (EU) 2018/957 genomföras i samband med den nu aktuella särskilda regleringen om utstationerade förare. Samtidigt ska uppgifter om anställningsvillkoren göras tillgängliga för alla på ett transparent sätt. Den särskilda regleringen innehåller dessutom bestämmelser som avviker från de administrativa kraven och tillsynsåtgärderna i genomförandedirektivet för utstationerade arbetstagare. Dessa gäller anmälan om utstationering av förare och dess innehåll, uppgifter som föraren medför med tanke på vägkontroller, transportörers skyldighet att lämna uppgifter i efterhand, IMI-systemets gränssnitt för övervakning, kravet på ett offentligt användargränssnitt, transportörers anmälningar till IMI-systemen och lagringstiden på 24 månader för anmälningar i IMI-systemet.

I författningstilläggen justeras också de administrativa kraven, behövliga tillsynsmetoder samt i fråga om dem behövliga ändringar i lagen om utstationering av arbetstagare, den särskilda regleringen om vägtransportsektorn i transportservicelagen.

Tillämpning av de särskilda bestämmelserna om utstationering på vägransporttjänster

I artikel 1 i ändringsdirektiv (EU) 2020/1057 finns särskilda bestämmelser om utstationering av förare. Syftet med den särskilda regleringen om översyn av kontroldirektivet och om utstationering av anställda i transportsektorn är att säkerställa en proportionell och ändamålsenlig tillämpning av bestämmelserna, förbättra tillsynen över genomförandet och det administrativa samarbetet mellan medlemsstaterna och dess struktur. Enligt artikel 1.2 ska dessa särskilda regler vara tillämpliga på förare som är anställda av företag som är etablerade i en medlemsstat som vidtar en sådan gränsöverskridande åtgärd som avses i artikel 1.3 a i utstationeringsdirektivet. Punkten reglerar underleverantörssituationer.

De branschspecifika särskilda reglerna om utstationering av arbetstagare inom transportsektorn innehåller undantagsbestämmelser för bilaterala transporter i situationer med underleverantörer, dvs. befrielse från bestämmelserna om utstationering. Bilaterala transporter som inbegriper deltagande i den medlemsstat där transportföretaget är etablerat är undantagna från reglerna om utstationering, men reglerna om utstationering gäller i sin helhet för gränsöverskridande transporter och cabotage transporter som inbegriper deltagande av transportföretagets etableringsmedlemsstat.

Enligt artikel 1.3 i ändringsdirektiv (EU) 2020/1057 ska en förare, utan hinder av vad som sägs i artikel 2.1 i direktivet om utstationering av arbetstagare, inte anses vara utstationerad i den mening som avses i direktivet när det gäller bilaterala transporter av gods. I detta direktiv avses med bilateral transport av gods förflyttning av gods på grundval av ett transportavtal, från etableringsmedlemsstaten, enligt definitionen i artikel 2.8 i förordningen om trafikidkare, till en annan medlemsstat eller till ett tredjeland, eller från en annan medlemsstat eller ett tredje land till etableringsmedlemsstaten. Undantagen tillämpas från och med den 2 februari 2022 i enlighet med artikel 34.7 i förordningen om färdskrivare. Undantaget ska också tillämpas när föraren utöver att utföra en bilateral transport utför lastnings och/eller lossningsaktiviteter i de medlemsstater eller tredjeländer som föraren passerar, under förutsättning att föraren inte lastar och lossar godset i samma medlemsstat. Om en bilateral transport som utgår från etableringsmedlemsstaten, och under vilken inga ytterligare aktiviteter utförs, följs av en bilateral transport till etableringsmedlemsstaten, ska undantaget för ytterligare aktiviteter i tredje stycket vara tillämpligt för högst två ytterligare lastnings- och/eller lossningsaktiviteter, enligt de villkor som anges i tredje stycket.

Undantagen i fråga om de ovannämnda ytterligare aktiviteterna gäller endast fram till den dag då smarta färdskrivare som uppfyller det krav avseende registrering av gränspassager och ytterligare aktiviteter som avses i artikel 8.1 i förordningen om färdskrivare ska monteras i fordon som registreras i en medlemsstat för första gången enligt artikel 8.1 fjärde stycket i den förordningen. Från och med den dagen ska de ovan nämnda undantagen för ytterligare aktiviteter vara tillämpliga endast på förare som använder fordon utrustade med smarta färdskrivare i enlighet med artiklarna 8, 9 och 10 i den förordningen.

I artikel 1.4 i direktivet föreskrivs det att, utan hinder av artikel 2.1 i utstationeringsdirektivet, ska en förare inte anses vara utstationerad i den mening som avses i direktivet när föraren utför bilaterala transporter av personer. Vid tillämpningen av det direktivet avses med bilateral transport vid internationella persontransporter, tillfälliga eller med linjetrafik, i den mening som avses i förordning (EG) nr 1073/2009, nedan förordningen om internationell busstrafik, att en förare utför någon av följande åtgärder:

- a) tar upp passagerare i etableringsmedlemsstaten och släpper av dem i en annan medlemsstat eller ett tredjeland,
- b) tar upp passagerare i en medlemsstat eller i ett tredjeland och släpper av dem i etableringsmedlemsstaten,
- c) tar upp och släpper av passagerare i etableringsmedlemsstaten i syfte att utföra lokala utflykter i en annan medlemsstat eller tredjeland, i enlighet med förordning (EG) nr 1073/2009.

Från och med den 2 februari 2022 som är den dag från och med vilken förare enligt artikel 34.7 i förordningen om färdskrivare, ska registrera uppgifter om gränspassage manuellt, ska medlemsstaterna tillämpa undantaget för bilaterala transporter av personer enligt första och andra

styckena i denna punkt även när föraren utöver att utföra en bilateral transport tar upp passagerare en gång och/eller släpper av passagerare en gång i medlemsstater eller tredjeländer som föraren passerar, under förutsättning att föraren inte erbjuder persontransporttjänster mellan två platser i den medlemsstat som passerar. Detsamma ska gälla för returreisan.

Undantaget i tredje stycket i denna punkt för ytterligare aktiviteter ska vara tillämpligt endast till och med den dag från och med vilken smarta färdskrivare som uppfyller det krav avseende registrering av gränspassager och ytterligare aktiviteter som avses i artikel 8.1 första stycket i förordning (EU) nr 165/2014 ska monteras i fordon som registreras i en medlemsstat för första gången enligt artikel 8.1 fjärde stycket i den förordningen. Från och med den dagen ska undantaget i tredje stycket i denna punkt för ytterligare aktiviteter tillämpas endast på förare som använder fordon utrustade med smarta färdskrivare i enlighet med artiklarna 8, 9 och 10.

Ytterligare aktiviteter i samband med bilaterala godstransporter och persontransporter är på vissa villkor undantagna från utstationeringsreglerna. I fråga om godstransporter får föraren utföra en lastning och/eller lossning i de medlemsstater och/eller i tredjeländer genom vilka föraren kör. Detta förutsätter att föraren inte lastar och lossar godset i samma medlemsstat. Om en bilateral transport som utgår från etableringsmedlemsstaten, och under vilken ingen ytterligare aktivitet utförs, följs av en bilateral transport till etableringsmedlemsstaten, ska det tredje styckets undantag för ytterligare aktiviteter vara tillämpligt för högst två ytterligare lastnings- och/eller lossningsaktiviteter, under förutsättning att föraren inte lastar och lossar gods i samma stat. När det gäller persontransporter får en förare som utför bilaterala transporter ta upp och/eller släppa av passagerare en gång i de medlemsstater eller tredjeländer som föraren passerar. Detta förutsätter att föraren inte tillhandahåller persontrafik mellan två orter i transitmedlemsstaten. Detsamma ska gälla för returreisan.

Dessa undantag från utstationeringsreglerna när det gäller ytterligare aktiviteter i samband med bilaterala transporter ska tillämpas på bilaterala transporter av både gods och personer från och med den dag då föraren ska registrera uppgifter om gränspassage manuellt i färdskrivarna. Undantagen gäller endast fram till den dag då fordon måste vara utrustade med smarta färdskrivare som uppfyller kravet på registrering av gränspassager och ytterligare aktiviteter.

Med registreringsutrustning, dvs. färdskrivare, avses en anordning som registrerar förarens arbete (körning + annat arbete) och vilotider. Färdskrivaren kan beroende på fordonets ålder vara analog, digital eller smart. Från och med den 15 juni 2019 är alla nya lastbilar och bussar som registreras inom EU och som har en totalmassa som överstiger 3,5 ton försedda med smarta färdskrivare. Fördelen med en smart färdskrivare är att den är mer oberoende av förarens åtgärder och att det är relativt svårt att manipulera den. Som en del av rörlighetspaketet har man utvecklat andra generationens smarta färdskrivare. Nya egenskaper hos dem är fjärrövervakning av arbets- och vilotider, registrering av uppgifter om fordonets placering, överskridande av statsgränser, registrering av lastnings- och lossningsuppgifter, vilotider ombord på fartyg eller tåg samt eventuella försök att manipulera anordningen. Dataskyddet och säkerheten har likaså förbättrats. Dessutom är det möjligt att med hjälp av en så kallad ITS-modul koppla anordningen till transportföretagets egna system för verksamhetsstyrning (FMS-system) och därmed kan exempelvis arbetstidsuppgifter överföras direkt via systemintegrationen till företagets lönekalkyleringssystem. Andra generationens smarta färdskrivare erbjuder tillsammans med transportdokumentation en effektiv tillsynsmetod också när det gäller utstationerade arbetstagare.

I artikel 1.5 i direktivet föreskrivs att en förare, trots vad som sägs i artikel 2.1 i utstationeringsdirektivet, inte anses vara utstationerad i den mening som avses i utstationeringsdirektivet när föraren korsar en medlemsstats territorium utan att lasta eller lossa gods och utan att ta upp eller släppa av passagerare.

I artikel 1.6 i direktivet sägs det att utan hinder av vad som sägs i artikel 2.1 i utstationeringsdirektivet ska en förare inte anses vara utstationerad i den mening som avses i det nyss nämnda direktivet när föraren utför den inledande eller avslutande vägtransportsträckan i en kombinerad transport enligt definitionen i rådets direktiv 92/106/EEG, nedan direktivet om kombinerade transporter, om vägtransportsträckan i sig utgörs av bilaterala transporter enligt definitionen i punkt 3 i den här artikeln. I skäl 12 i direktivet sägs det att när en förare utför en kombinerad transport utmärks den tjänst som tillhandahålls under den inledande eller avslutande vägtransportsträckan av en nära koppling till etableringsmedlemsstaten om vägtransportsträckan i sig utgör en bilateral transport. Däremot finns det en tillräcklig koppling till en värdmedlemsstats territorium när vägtransportsträckan utförs inom värdmedlemsstaten eller i form av en icke-bilateral internationell transport, och därför bör utstationeringsreglerna tillämpas.

I artikel 1.7 i direktivet föreskrivs det att en förare som utför cabotagetransport enligt definitionerna i förordningen om tillstånd för godstrafik och förordningen om internationella busstransporter ska anses vara utstationerad i enlighet med utstationeringsreglerna.

Enligt artikel 1.8 i direktivet ska utstationering enligt artikel 3.1 a i utstationeringsdirektivet anses upphöra när föraren lämnar värdmedlemsstaten vid utförandet av den internationella gods- eller persontransporten. Den utstationeringsperioden får inte slås samman med tidigare utstationeringsperioder i samband med sådana internationella transporter utförda av samma förare eller av en annan förare som han eller hon ersätter.

Kravet på transparenta anställningsvillkor

Enligt artikel 1.9 i ändringsdirektiv (EU) 2020/1057 ska medlemsstaterna säkerställa att de arbets- och anställningsvillkor som avses i artikel 3 i utstationeringsdirektivet och som är fastställda i bestämmelser i nationella lagar eller andra författningar eller i kollektivavtal eller skiljedomar som, på deras territorier, förklarats ha allmän giltighet eller på annat sätt är tillämpliga i enlighet med artikel 3.1 och 3.8 i utstationeringsdirektivet, på ett tillgängligt och öppet sätt tillhandahålls transportföretag från andra medlemsstater och utstationerade förare. Den relevanta informationen ska i synnerhet omfatta de lönekomponenter som är obligatoriska enligt sådana instrument, inbegripet i relevanta fall de kollektivavtal som är allmänt tillämpliga på alla likartade företag i det berörda geografiska området.

Transportföretag som är etablerade i icke-medlemsstater

Enligt artikel 1.10 i ändringsdirektiv (EU) 2020/1057 får transportföretag som är etablerade i en icke-medlemsstat inte behandlas förmånligare än företag som är etablerade i en medlemsstat, inbegripet när de utför transporter enligt bilaterala eller multilaterala avtal som ger tillträde till unionsmarknaden eller delar av denna.

Administrativa krav och kontroll

Genom särskilda bestämmelser i ändringsdirektiv (EU) 2020/1057 har de administrativa kraven och kontrollåtgärderna samt de harmoniserade tillsynsmetoderna genom särskild reglering begränsats i fråga om utstationerade arbetstagare vid underentreprenader.

Enligt artikel 1.11 i direktivet får medlemsstaterna genom undantag från artiklarna 9.1 och 9.2 i genomföranddirektivet för utstationering av arbetstagare endast införa följande administrativa krav och kontrollåtgärder med avseende på utstationering av förare:

a) en skyldighet för det vägtransportföretag som är etablerat i en annan medlemsstat att lämna in en utstationeringsdeklaration till de nationella behöriga myndigheterna i den medlemsstat till vilken föraren är utstationerad senast vid utstationeringens början, med nyttjande av ett flerspråkigt standardformulär i det offentliga gränssnitt som är anslutet till informationssystemet för den inre marknaden, dvs. IMI-systemet; utstationeringsdeklarationen ska innehålla följande information:

i) vägtransportföretagets identitet, åtminstone i form av gemenskapstillståndets nummer, om detta nummer är tillgängligt

ii) kontaktuppgifter för den trafikansvariga eller en annan kontaktperson i etableringsmedlemsstaten, för kontakter med behöriga myndigheter i den värdmedlemsstat där tjänsterna tillhandahålls samt för utskick och mottagande av handlingar eller delgivningar,

iii) förarens identitet, bostadsadress och körkortsnummer,

iv) startdatum för förarens anställningsavtal och uppgift om vilken lag som är tillämplig på detta,

v) utstationeringens planerade startdatum och slutdatum,

vi) motorfordonens registreringsnummer,

vii) huruvida de utförda transporttjänsterna utgör godstransport, persontransport, internationell transport eller cabotagetransport,

b) en skyldighet för vägtransportföretaget att säkerställa att föraren i pappersform eller elektronisk form har tillgång till, och en skyldighet för föraren att inneha och på begäran vid vägkontroll tillhandahålla följande:

i) en kopia av den utstationeringsdeklaration som lämnats in via IMI,

ii) bevis avseende de transporter som äger rum i värdmedlemsstaten, exempelvis en elektronisk fraktsedel (e/CMR) eller bevis som avses i artikel 8.3 i förordning (EG) nr 1072/2009,

iii) färdskrivardata, särskilt landssymbolerna för de medlemsstater där föraren har befunnit sig vid utförandet av internationella vägtransporter eller cabotagetransport, i enlighet med registrerings- och dokumentationskraven i förordning (EG) nr 561/2006 och förordning (EU) nr 165/2014,

c) en skyldighet för vägtransportföretaget att efter utstationeringsperioden, via det offentliga gränssnitt som är anslutet till IMI, på direkt begäran av de behöriga myndigheterna i de medlemsstater där utstationeringen ägde rum, sända kopior av de handlingar som avses i led b ii och iii, samt dokumentation avseende förarens lön med avseende på utstationeringsperioden, anställningsavtalet eller en likvärdig handling i den mening som avses i artikel 3 i rådets direktiv 91/533/EEG (21), tidrapporter som avser förarens arbete samt betalningsbevis.

Vägtransportföretaget ska skicka dokumentationen via det offentliga gränssnitt som är anslutet till IMI senast åtta veckor från och med dagen för begäran. Om vägtransportföretaget inte lämnar in den begärda dokumentationen inom denna tidsperiod, får de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där utstationeringen ägde rum via IMI begära bistånd av de behöriga myndigheterna i etableringsmedlemsstaten i enlighet med artiklarna 6 och 7 i genomförandedirektivet.

När en sådan begäran om ömsesidigt bistånd görs ska de behöriga myndigheterna i vägtransportföretagets etableringsmedlemsstat ha tillgång till utstationeringsdeklarationen och annan relevant information som lämnats in av vägtransportföretaget via det offentliga gränssnitt som är anslutet till IMI.

De behöriga myndigheterna i etableringsmedlemsstaten ska säkerställa att de tillhandahåller de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där utstationeringen ägde rum den begärda dokumentationen via IMI inom 25 arbetsdagar från och med dagen för begäran om ömsesidigt bistånd.

För att fastställa om en förare inte ska anses vara utstationerad enligt punkterna 3 och 4 i denna artikel, får medlemsstaterna som kontrollåtgärd endast införa en skyldighet för föraren att inneha och på begäran vid vägkontroll tillhandahålla, i pappersform eller elektronisk form, bevis på relevanta internationella transporter, exempelvis en elektronisk fraktsedel (e-CMR) eller bevis som avses i artikel 8.3 i förordning (EG) nr 1072/2009, och färdskrivardata som avses i led b iii i den här punkten.

Enligt 12 punkten i direktivet ska vägtransportföretaget i kontrollsyfte hålla de utstationeringsdeklarationer som avses i punkt 11 a uppdaterade i det offentliga gränssnitt som är anslutet till IMI.

Enligt 13 punkten ska i kontrollsyfte informationen från utstationeringsdeklarationerna sparas i IMI:s arkiv i 24 månader.

En medlemsstat får tillåta att den behöriga myndigheten på annat sätt än via IMI tillhandahåller nationella arbetsmarknadsparter relevant information som finns i IMI i den utsträckning som är nödvändig för att kontrollera efterlevnaden av utstationeringsregler och i enlighet med nationell rätt och praxis, förutsatt att informationen avser en utstationering till den berörda medlemsstatens territorium, informationen används uteslutande för tillämpning av utstationeringsregler, och eventuell behandling av uppgifter utförs i enlighet med förordning (EU) 2016/679.

Enligt artikel 1.14 i ändringsdirektiv (EU) 2020/1057 ska kommissionen senast den 2 februari 2021 genom en genomförandeakt specificera funktionerna hos det offentliga gränssnitt som är anslutet till IMI. Enligt punkt 15 ska medlemsstaterna undvika sådana onödiga förseningar i genomförandet av kontrollåtgärderna som skulle kunna påverka utstationeringens varaktighet och datum. I punkt 16 föreskrivs det dessutom att de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna ska samarbeta nära och ge varandra ömsesidigt bistånd och all relevant information på de villkor som fastställs i genomförandedirektivet och i förordningen om trafikidkare.

2.2 Målet med utvidgningen av beställarens ansvar

Målet med att utvidga beställarens ansvar enligt regeringsprogrammet är att minska antalet körningar med överlast samt brott mot kör- och vilotiderna på landsvägar för att därigenom främja trafiksäkerheten och en rättvisare konkurrens inom vägtransportsektorn. Avsikten är att i och med de föreslagna lagändringarna också i förebyggande syfte för tillsynsmyndigheten lägga fram metoder för att minska antalet körningar med överlast samt förekomsten av kör- och vilotidsförseelser.

Syftet är att uppnå målet genom att utvidga beställarens ansvar i anslutning till transport av gods med överlast genom att göra behövliga lagändringar i lagen om transportservice och lagen om överlastavgift. Den beställare som betalat godstransporttjänsten ska i enlighet med skrivningen i regeringsprogrammet ha tagit emot godstransporten. Det föreslås också ändringar i lagen om

överlastavgift för att överlastavgiften vid behov ska kunna utsträckas till att omfatta beställaren av godstransport. Dessutom utvidgas ansvaret för beställaren eller den som utarbetat en tidtabell till att gälla också överträdelse av bestämmelserna om kör- och vilotider. Genom förslagen strävar man samtidigt efter att minska det tryck som beställaren eller den som utarbetat en tidtabell utövar på transportören att bryta mot lagstiftningen inom vägtransportsektorn.

3 Nuläge och bedömning av nuläget

Konkurrensen inom vägtransportsektorn är hård och de varierande formerna av grå ekonomi har ansetts vara ett allvarligt problem inom branschen. Det är närmast marknaden eller regleringar som utövar tryck på transportföretagen.³⁰ Marknadstrycket skapas förutom av konkurrenterna också av transportkunderna, vilka i allmänhet är beställare som betalar och tar emot transporter samt ofta också av de aktörer som utarbetar leveranstidtabeller. Kunderna i transportbranschen är i allmänhet andra företag eller organisationer, även om antalet privatkunder har ökat under de senaste åren.

3.1 Vägtransportsektorns verksamhetsmiljö

Allmänt

De företag som arbetar med godstransporter på väg och andra branscher som stödjer denna verksamhet sysselsätter sammanlagt cirka 100 000 personer. Vägtransportföretagen sysselsätter cirka 50 000 förare och omsättningen överstiger 6 miljarder euro. I slutet av 2020 fanns det 11 587 innehavare av godstrafiktillstånd, vilket i stort sett motsvarar antalet transportföretag. Skatteintäkterna per vägtransportföretag var ca 81 000 euro år 2018. I Finland är vägtransportföretagen typiskt små eller medelstora familjeföretag som i genomsnitt trafikerar med 1–3 fordon. Nästan hälften av de transportföretag inom godstrafiken som är verksamma i Finland trafikerar med endast ett fordon. De företag som har 2–5 fordon utgör 39 procent och företag med fler än 5 fordon 14 procent av företagen. Emellertid finns det allt fler stora företag och för tillfället 42 företag med över 50 fordon och 9 företag med över 100 fordon.³¹

Bussarnas andel av kollektivtrafiken är nästan 60 procent. Med undantag för huvudstadsregionen står bussarna i kollektivtrafiken för cirka 85 procent av transporter. Antalet resor uppgår i hela landet till cirka 360 miljoner. Det finns cirka 800 företag i Finland som bedriver persontrafik med buss och dessa företags omsättning uppgår sammanlagt till ungefär 1 miljard euro och branschen sysselsätter cirka 12 000 personer. Av dessa företag har över hälften färre än 10 bussar och 32 procent av företagen har färre än 50 bussar medan tio procent har fler än 50 bussar.³²

I regel är yrkesmässig transport av god och personer på väg tillståndspliktig verksamhet i Finland. Godstrafiktillstånd krävs för transport med fordon vars totalmassa överstiger 3,5 ton. Den som bedriver yrkesmässig transport av gods på väg med ett fordon vars totalmassa överskrider 2 ton men inte 3,5 ton behöver för närvarande inget godstrafiktillstånd, men trafikidkaren ska göra en anmälan till Transport- och kommunikationsverket om bedrivande av yrkesmässig

³⁰ Logistiikkaselvitys 2018. Åbo universitet. Tillgänglig: <https://blogit.utu.fi/logistiikkaselvitys/wp-content/uploads/sites/92/2019/01/Logistiikkaselvitys-2018-FINAL.pdf>

³¹ SKAL:s branschöversikt 2019. Maateiden tavaraliikenne Suomessa. https://www.skal.fi/sites/default/files/sisaltosivujen_tiedostot/skal_toimialakatsaus_2019_web.pdf

³² Bussförbundet. Tietoa alasta. <https://www.linja-autoliitto.fi/tietoa-alasta/>

godstrafik. Alla transportföretag som bedriver tillståndspliktig yrkesmässig trafik ska ha en trafikansvarig med ett gott anseende och den yrkeskompetens som krävs för att kunna arbeta som trafikansvarig i företaget.³³

Vägtransporter är den viktigaste transportformen i Finland och vägtransportsektorn en viktig aktör med tanke på Finlands konkurrenskraft och dessutom viktig för sysselsättningen. Av gods-transporterna inom Finland sker ca 86 procent på landsväg, järnvägstransporternas andel är ca 12 procent medan sjötransporterna står för ca 2 procent. Luftfarten sköter mindre än en procent av transporterna. Finland har långa avstånd och varje transporterad produkt kräver fler transportkilometrar än någon annanstans i Europa. De olika transportformernas andelar har varit i stort sett oförändrade under de senaste åren.

Det transporteras årligen ungefär 300 miljoner ton gods med vägtransporter. År 2017 översteg den totala volymen sådana transporter 271 miljoner ton. År 2018 transporterades totalt 271 miljoner ton gods med lastbilar och paketbilar. Transportsträckorna var 1,9 miljarder kilometer och transport prestationerna nästan 26 miljarder tonkilometer. I snitt transporterades en vara 80 kilometer. År 2019 transporterades inom landet med lastbilar inalles 266 miljoner ton, vilket var ungefär 2 procent mindre än året innan. Transportsträckorna var totalt ungefär 1,9 miljarder kilometer, dvs. i stort sett samma sträcka som året innan. Transport prestationen uppgick till nästan 27 miljarder tonkilometer, vilket är nästan tre procent mer än året innan.³⁴ I Finland genomförs en stor del av vägtransporterna som direkta transporter från avgångsorten till mot- tagningsplatsen utan byte av transportmedel eller mellanbehandling av gods.

Framtidsperspektiven för godstransporter på väg och den internationella omvärlden

Godstransporter på väg är känsliga för ekonomiska konjunkturväxlingar, vilket i synnerhet påverkar lönsamheten i mindre företag. Vägtransportsektorns företagsstruktur förändras också kontinuerligt till följd av företagsomstruktureringar. Å andra sidan finns det inga tjänsteleverantörer som entydigt kan jämföras sinsemellan utifrån marknadsandelar, eftersom verksamhetsmodellerna bland företag som tillhandahåller transporttjänster är mycket varierande. Transportbehoven inom olika branscher avviker stort från varandra. Målet är i regel att transportera råvaror och bulkvaror på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt, medan den avgörande faktorn när det gäller förädlade produkter är att transporterna sker snabbt och i rätt tid.³⁵

När det gäller godstrafiken är de viktigaste förändringsfaktorerna den ekonomiska utvecklingen, förändringar i befolkningsstrukturen, utvecklingen av branschstrukturen inom industri och handel, den ekonomiska utvecklingen på industrins kommunikationsmarknad samt utvecklingen av den inhemska industrins konkurrenskraft på exportmarknaden. Enligt den totala prognosen för den nationella godstrafiken ökar transport prestationen med cirka 18 procent fram till 2030 jämfört med 2017. Därefter anses efterfrågan avta måttligt till följd av förändringar i produktionsstrukturen. Marknadsandelen för vägtransporter anses emellertid öka med några fram till 2030.³⁶

³³ Transport- och kommunikationsverket. Ansvar i upphandlingar av vägtransporter inom godstrafiken idag

³⁴ Finlands officiella statistik (FOS): Varutransporter inom vägtrafiken [nätpublikation]. ISSN=2342-3609. Åtkomstsätt: http://www.stat.fi/til/kttav/index_sv.html

³⁵ Trafikledsverket. <https://vayla.fi/vaylista/liikennejarjestelma/tavaraliikenne>.

³⁶ Trafikverkets undersökningar och utredningar 57/2018. Riksomfattande trafikprognoser.

Den totala volymen av Finlands utrikeshandelstransporter har varierat kring 100 miljoner ton under de senaste fem åren. Neutrala branscher inom utrikeshandeln är kemi- och energiindustrin, skogs- och metallindustrin samt parti- och detaljhandeln samt logistik- och transportbranschen, som producerar tjänster för dessa. Transporterna och logistiken har totalt en betydande inverkan på utrikeshandelns konkurrenskraft. Av exporten inom utrikeshandeln går cirka 90 och av importen cirka 80 procent via våra hamnar, vilket beror på Finlands geografiska läge och på transportekonomiska och miljömässiga aspekter. Ungefär 10 procent av importen sker med järnväg och på motsvarande sätt står vägtransporterna för en andel som understiger tio procent. De olika transportformernas andelar har förblivit i stort sett oförändrade.

I internationell vägtrafik är godstransporter ofta en del av en transportkedja som består av olika skeden, där den vara som ska sändas hanteras och transporteras med olika trafikmedel. Cabotagetrafik i Europa bedrivs mest i geografiskt och volymmässigt stora länder som ligger centralt inom EU-området. I Finland har det presenterats mycket olika uppskattningar av mängden cabotagetrafik som utförs som en del av de internationella transporterna. Exempelvis Europeiska unionens statistikbyrå Eurostats uppskattning av transportprestationen inom cabotagetrafiken åren 2014–2017 har legat kring 0,4–0,6 procent.³⁷ Enligt Eurostats statistik ligger således cabotagetrafiken i Finland på en relativt låg nivå. Inom transportsektorn i allmänhet anses det dock att den faktiska cabotagetrafikens transportprestationer är större.³⁸

3.1.1 Grå ekonomi inom vägtransportsektorn

Allmänt

Med grå ekonomi avses i lagstiftningen sådan verksamhet inom en organisation där vissa lagstadgade skyldigheter åsidosätts i syfte att undvika skatter, lagstadgade pensionsförsäkrings-, olycksfallsförsäkrings- och arbetslöshetsförsäkringsavgifter eller avgifter som tullen tar ut, eller för att få ogrundade återbetalningar.³⁹ Grå ekonomi är till exempel försummelse av arbetsgivarregistrering, försummelse av mervärdesskatter, svart lönebetalning och svarta inkomster, hemlighållande av försäljningsinkomster, försummelse att betala pensions-, arbetsolycksfalls- och yrkessjukdoms- eller arbetslöshetsförsäkringspremie. Som grå ekonomi betraktas allmänt också företags strävan att få ekonomisk nytta genom att i hyrt arbete och som underleverantörer anlita företag som inte har fullgjort sina skyldigheter, olika former av underbetalda löner, försummelser av miljölagstiftningen och försummelser som gäller livsmedels- eller konsumentssäkerheten.⁴⁰

Inom vägtransportbranschen tar sig den grå ekonomin uttryck bland annat i underlåtenhet att betala mervärdesskatt, utnyttjande av svart arbetskraft, olaglig cabotagetrafik, lägre löner än vad kollektivavtal förutsätter, försäkring av fordon för privat trafik, handel utan kvitton, överlaster, överträdelse av bestämmelserna om kör- och vilotider eller olovligt bedrivande av yrkesmässig trafik.⁴¹ Ett transportföretag som inte betalar skatter eller avgifter som grundar sig på lag

³⁷ Eurostat. Statistics explained. https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Road_freight_transport_statistics_-_cabotage.

³⁸ Lehtonen, I. & Murto, P. 2016. Eduskunta. Asiantuntijalausunto HE 143/2015 vp, kabotaasitilastot. SKAL rf:s yttrande till kommunikationsutskottet. WWW-dokumentti. Tillgängligt: <https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/JulkaisuMetatieto/Documents/EDK-2016-AK-53930.pdf>.

³⁹ Lag om Enheten för utredning av grå ekonomi (1207/2010)

⁴⁰

⁴¹ Harmaa talous, Musta tulevaisuus. Harmaa talous kuljetusalalla. Åtkomstsätt: <https://www.mustatulevaisuus.fi/fi/ilmiot/harmaa-talous-kuljetusalalla>

eller annars underlåter att fullgöra sina skyldigheter enligt lagstiftningen får konkurrensfördelar i förhållande till andra företag i branschen.

Den grå ekonomin orsakar årligen i Finland skatteförluster på uppskattningsvis över 5 miljarder euro samt ett underskott på hundratals miljoner euro i inflödet av socialskyddsavgifter. Dessutom försvagas ställningen för företag som agerar lagligt och etiskt rättvist och deras arbetstagare eftersom dessa företag och arbetstagare försätts i en orättvis konkurrenssituation. Inom den grå ekonomin i vägtransportsektorn kan man skilja mellan tre helheter: den inhemska grå ekonomin, den grå ekonomin i anslutning till utländsk konkurrens samt missbruk i samband med Finlands östhandel och transitotrafiken. Den internationella konkurrensen inom transport- och logistiksektorn ökade klart mellan 2005 och 2010 samtidigt som risken för grå ekonomi och direkt kriminell verksamhet ökade. Mest sannolikt förekommer grå ekonomi i små företag där risken att bli föremål för skattekontroll är försvinnande liten.⁴²

Den grå ekonomin är huvudsakligen dold och skatteskulder som uppkommit till följd av annat än insolvens representerar endast en synlig del av den grå ekonomin. Det finns ingen tillförlitlig helhetsuppfattning av hur omfattande den grå ekonomin är inom vägtransportsektorn. Innehavarna av godstrafiktillstånd har i relation till företagets omsättning knappt några synliga försummelser i fråga om beskattningen, uttryckligen på grund av förfarandet med trafikillstånd, på basis av vilket exempelvis företag som försummat sina offentliga betalningsskyldigheter i allmänhet inte kan vara trafikidkare.⁴³

De nackdelar som en osund konkurrens orsakar genom grå ekonomi har redan en längre tid varit ett bekymmer inom vägtransportsektorn. Undersökningar som gjorts under de senaste åren visar att transportsektorn själv ser dystert på utvecklingen av den grå ekonomin. Man har sett en trend där utländska transportföretag fungerar enligt egna spelregler. Den svaga tillsynen över cabotagetrafiken och de betydligt större prestationerna inom den olagliga cabotagetrafiken än vad som redovisats, utgör ett betydande hot mot en hållbar inhemsk affärsverksamhet. Undersökningar som gjorts under de senaste åren har visat att transportbranschens uppfattning om hur den grå ekonomin utvecklas är dystert. Utöver den olagliga eller systematiska cabotagetrafiken har bland annat konkursspekulationer och utnyttjande av brevlådeföretag samt underavlönad utländsk arbetskraft och undvikande av skatter upplevts som ett problem, hävdar man inom sektorn.⁴⁴ Så många som var fjärde aktör i branschen upplever att man inte klarar sig om man följer branschens regler. Konkurrensen är mycket hård och att den grå ekonomin anses vara ett allvarligt problem. Transportföretagen upplever att faktorer som främjar grå ekonomi har varit slopande av det krav på trafikillstånd för fordon eller fordonskombinationer med en totalmassa som understiger 3,5 ton vilket skedde genom transportservicelagen, bestämmelserna om cabotagetrafik samt det lindriga ansvar som beställaren av transportservice har.⁴⁵

Författningsprojektets förhållande till bekämpningen av grå ekonomi

Ett av målen med rörlighetspaketet är att bekämpa grå ekonomi genom att förenhetliga och förtydliga regleringen och därigenom minska den osunda illojala konkurrensen inom vägtrans-

⁴² Riksdagens revisionsutskotts publikation 1/2010. Suomen kansainvälistyvä harmaa talous.

⁴³ Enheten för utredning av grå ekonomi 2021. Uttalande om regeringens propositionsutkast den 23 juni 2021.

⁴⁴ Arbets- och näringsministeriet 2016. Loppuraportti, 22.3.2016: Selvitys harmaan talouden ja talousrikollisuuden torjunnan tehostamiseksi tarvittavista toimenpiteistä.

⁴⁵ SKAL Transportbarometer 2020/1. Finlands Transport och Logistik SKAL.

portsektorn inom EU:s territorium. Bestämmelserna i rörlighetspaketet innehåller många element som främjar jämlika konkurrensförutsättningar för transportföretagen inom EU-området och förbättrar förutsättningarna för kontroll av gränsöverskridande kommersiella vägtransporter och cabotagetrafik. Paketet innehåller också nya metoder för att förebygga manipulering av färdskrivare vid gränsöverskridande transporter. Dessutom kommer det att införas en färdskrivarskyldighet i internationell godstrafik för fordon och fordonskombinationer vars största tillåtna totalmassa överstiger 2,5 ton men inte 3,5 ton. Regleringen av cabotagetrafik skärps något inom godstrafiken och exempelvis införs en skyldighet att ordna med en cool off-period på fyra dagar efter tillåten cabotagetrafik. Medlemsstaterna ges möjlighet att tillämpa den allmänna regleringen av cabotagetrafik också på vägtransportsträckor som utgör en del av internationella kombinerade transporter, vilka allmänt anses vara svåra att kontrollera.

De nya bestämmelserna i rörlighetspaketet medför trafiktillståndsplikt för trafikidkare som bedriver internationell godstrafik över EU:s inre gränser med fordon eller fordonskombinationer vars största tillåtna totalmassa överstiger 2,5 ton men inte 3,5 ton. Eftersom de skyldigheter som normalt gäller för trafikidkare inte har tillämpats på de ovannämnda fordonen eller fordonskombinationerna, har dessa i praktiken kunnat användas för yrkesmässig trafik på väg utan trafik-tillstånd. Då det saknats adekvata påföljder har fordonen i praktiken bara kunnat avlägsnas ur landet, varefter de kunnat besöka registreringslandet för att därefter genast återvända. När nu enligt förslaget registreringsplikten också för tjänsteleverantörer enligt 16 § i transportservice-lagen skärps, finns det skäl att anta att åtgärden motverkar grå ekonomi. Samma effekt förväntar man sig av att skyldigheten för innehavare av person- eller godstransporttillstånd och för tjänsteleverantörer enligt 16 § i transportservice-lagen att registrera fordon som används i trafik i deras utslutande innehav.

Genom de föreslagna åtgärderna för att utvidga beställarens ansvar strävar man efter att minska körning med överlast samt överträdelser av bestämmelserna om kör- och vilotider. På ett allmänt plan kan uppkomsten av grå ekonomi motverkas genom att skärpa beställarens ansvar exempelvis så att det täcker in hela underleverantörskedjan.⁴⁶ Åtgärderna mot körning med överlast samt överträdelser av bestämmelserna om kör- och vilotider minskar förekomsten av grå ekonomi och främjar den allmänna trafiksäkerheten på landsvägarna. Motsvarande skrivningar om dessa åtgärder för att bekämpa grå ekonomi finns i bilaga 4 till regeringsprogrammet.

Också säkerställandet av informationsutbytet mellan myndigheterna är viktigt med tanke på bekämpningen av grå ekonomi bland annat för att rikta den riskbaserade tillsyn som tillsynsmyndigheten utövar enligt social- och marknadslagstiftningen inom vägtransporter. Ett bra exempel på smidigt informationsutbyte mellan myndigheterna är användningen av uppgifterna från Enheten för utredning av grå ekonomi vid Transport- och kommunikationsverkets trafiktillståndsövervakning.⁴⁷ I författningsprojektet föreslås skrivningar om sådana registreringar som gör utbytet av nödvändiga tillsynsuppgifter smidigare för tillsynsmyndigheterna enligt social- och marknadslagstiftningen inom vägtransporter. Också i fråga om övervakningen av förare som sänts från en annan medlemsstat har det föreslagits åtgärder för att främja informationsutbytet mellan myndigheterna nationellt och mellan de behöriga myndigheterna i EU:s medlemsstater.

⁴⁶ Riksdagens revisionsutskotts publikation 1/2010. Suomen kansainvälistyvä harmaa talous.

⁴⁷ Arbets- och näringsministeriet 2016: Loppuraportti, 22.3.2016: Selvitys harmaan talouden ja talousrikollisuuden torjunnan tehostamiseksi tarvittavista toimenpiteistä.

3.2 Lagstiftningen om utstationering av arbetstagare

På utstationerade arbetstagare tillämpas nationellt lagen om utstationering av arbetstagare (447/2016). Arbetarskyddsmyndigheten utövar tillsyn över efterlevnaden av lagen undantaget bestämmelserna i jämställdhetslagen, vilkas efterlevnad övervakas av jämställdhetsombudsmannen samt diskriminerings- och jämställdhetsnämnden. Det administrativa samarbetet mellan myndigheterna i EU:s medlemsstater sker elektroniskt via IMI-systemet. Bestämmelser om utstationerade arbetstagare blir nationellt tillämpliga på grundval av EU-direktiv och EU-förordningar.

Regleringen av internationella arbetssituationer

Om arbetsvillkor enligt Finlands arbetslagstiftning ska iaktas i situationer som gäller internationellt arbete, leder detta till att även allmänt bindande kollektivavtal för branschen i fråga ska iaktas i anställningsförhållandet. I Finland gäller flera allmänt bindande kollektivavtal inom vägtrafiksektorn. Det viktigaste avtalet är kollektivavtalet för lastbilsbranschen, kollektivavtalet för busspersonal och kollektivavtalet för tankbils- och oljeproduktbranschen samt därtill hörande verksamheter.

När det gäller internationella arbetssituationer ska eventuella begränsningar av tillämpningsområdet beaktas enligt vad som överenskommit i allmänt bindande kollektivavtal. Som exempel kan nämnas att kollektivavtalet för lastbilsbranschen tillämpas bland annat på gränsöverskridande utrikestrafik, i fråga om vilken det finns rättspraxis för tolkningen. Avgränsningen av tillämpningsområdet innebär i praktiken att även om finsk lag och därigenom ett finländskt allmänt bindande kollektivavtal ska tillämpas på en viss internationell arbetssituation, ska det allmänt bindande kollektivavtalet dock tillämpas endast i överensstämmelse med kollektivavtalets tillämpningsområde. Också i dessa situationer är Rom I-förordningen i egenskap av EU-förordning direkt förpliktande och direkt tillämplig i Finland.

Rom I-förordningen är en "allmän rättsakt" som gäller val av lag som ska tillämpas på arbetstagares arbetsavtal. I vissa fall räcker det dock inte med att enbart tillämpa en "allmän rättsakt" utan man måste också tillämpas särskilda bestämmelser. Om det rör sig om en arbetstagare som i samband med gränsöverskridande tillhandahållande av tjänster utstationerats till ett annat land för tillfälligt arbete, bestäms arbetstagarens arbetsvillkor inte bara i enlighet med Rom I-förordningen utan också enligt lagen om utstationering av arbetstagare, som i sin tur baserar sig på direktivet om utstationering av arbetstagare. Direktivet om utstationering av arbetstagare och lagen om utstationering av arbetstagare är specialbestämmelser i relation till Rom I-förordningen.

I 11 kap. i Finlands arbetsavtalslag (55/2001), som gäller arbetsavtal av internationell karaktär, hänvisas det förutom till Rom I-förordningen också till lagen om utstationering av arbetstagare. Enligt 11 kap. 3 § i arbetsavtalslagen finns bestämmelser om minimivillkor för arbetsavtalsförhållanden och om arbetsförhållandena för arbetstagare som utstationeras till Finland på basis av statsgränsöverskridande tillhandahållande av tjänster i lagen om utstationering av arbetstagare (447/2016). Lagen tillämpas på arbete som utförs i Finland och i fråga om vägtransporter har lagen alltid tillämpats på cabotagestrafik.

I artikel 8 i Rom I-förordningen föreskrivs det om anställningsavtal. Enligt 1 punkten i artikeln ska ett individuellt anställningsavtal underkastas den lag som parterna har valt i enlighet med artikel 3. En sådan laghänvisning får dock inte medföra att den anställda berövas det skydd som tillförsäkras denne genom sådana bestämmelser som inte kan avtalas bort enligt den lag som,

om inget lagval gjorts, skulle ha varit tillämplig enligt punkterna 2, 3 och 4 i denna artikel. Enligt artikelns 2 punkt ska, när parterna har valt en lag som ska vara tillämplig på det individuella anställningsavtalet, avtalet vara underkastat lagen i det land där eller, om detta saknas, från vilket den anställda vid fullgörandet av avtalet vanligtvis utför sitt arbete. Det land där arbetet vanligen utförs ska inte anses ha ändrats när arbetstagaren tillfälligtvis utför sitt arbete i ett annat land. Enligt punkt 3 ska, om den lag som ska tillämpas inte kan fastställas enligt punkt 2, avtalet vara underkastat lagen i det land där det företag som har anställt arbetstagaren har sitt affärsställe. I punkt 4 föreskrivs det att om det framgår av de samlade omständigheterna att avtalet har närmare anknytning till ett annat land än det som anges i punkterna 2 eller 3, ska lagen i detta andra land tillämpas.

Med hänvisning till det som sägs ovan är avtalsfriheten i anställningsförhållanden inte obegränsad. I anställningsförhållanden har man vid lagvalet beaktat behovet att skydda den svagare parten samt tillämpningen av subsidiaritetsprincipen. Det har därför föreskrivits att en laghänvisning inte får leda till att arbetstagare i praktiken får sämre anställningsvillkor än vad han eller hon skulle ha rätt till om den lag som ska tillämpas skulle väljas på basis av de lagvalsregler som nämns i artikel 8 i Rom I-förordningen, dvs. utan ett uttryckligt avtal om lagval.

Enligt artikel 8.2 i Rom I-förordningen ska den tillämpliga arbetslagstiftningen i första hand bestämmas enligt den plats där arbetstagaren vanligtvis utför sitt arbete. Enligt rättspraxis utifrån Romkonventionen, som föregick Rom I-förordningen, är detta anknytningskriterium primärt och utesluter tillämpning av sekundära anknytningskriterier (Europeiska unionens domstolsmål C-29/10 Koelzsch, C-384/10 Voogsgeerd och C-64/12 Shlecker gäller Romkonventionen.) Enligt rättspraxis ska kriteriet avseende den stat där arbetet vanligtvis utförs tolkas extensivt och uppfattas som en hänvisning till den ort där eller från vilken arbetstagaren faktiskt utövar sin yrkesverksamhet och, om yrkesverksamheten inte är koncentrerad till någon ort, den ort där arbetstagaren utövar största delen av sin verksamhet. Enligt rättspraxis kan således lagvalsregeln för att bestämma i vilket land den anställda vanligtvis utför sitt arbete tillämpas också i de fall då arbetstagaren utför sitt arbete i fler än en avtalsstat. Detta förutsätter att det går att fastställa till vilken stat arbetet har relevant anknytning. Enligt rättspraxis ska, med beaktande av arbetets art inom sektorn för internationell transport, hänsyn tas till alla de omständigheter som är utmärkande för arbetstagarens arbete. Det ska i synnerhet utredas från vilken ort arbetstagaren utför sin transportuppgift, får anvisningar för sina uppgifter och organiserar sitt arbete. Dessutom ska det utredas på vilken ort arbetsredskapen finns, transporterarna huvudsakligen utförs och lasterna lossas samt till vilken ort arbetstagaren återvänder efter att ha utfört sina uppgifter. Enligt rättspraxis ska det dessutom utredas var det faktiska arbetet utförs och var arbetstagaren ska anmäla sig innan han eller hon fullgör sina uppgifter. Om den plats där arbetstagaren vanligen utför sitt arbete inte kan fastställas, ska den lag som ska tillämpas på arbetsavtalet väljas på grundval av punkt 3. Enligt EU:s rättspraxis ska regeln om driftsställe tolkas restriktivt och den lag som i första hand ska tillämpas bör kunna fastställas med stöd av artikel 8.2.

Lagen om utstationering av arbetstagare

Lagen om utstationering av arbetstagare (447/2016) tillämpas på arbete som utförs i Finland med stöd av ett i 1 kap. 1 § i arbetsavtalslagen (55/2001) avsett arbetsavtal av en från en annan stat utstationerad arbetstagare på basis av ett avtal om tillhandahållande av tjänster över statsgränserna som arbetsgivaren har ingått. Arbetet kan utföras i form av underentreprenad eller överföring inom företagsgruppen eller arbete som utförs av uthyrda arbetstagare. Således ska frågan om det handlar om ett anställningsförhållande bedömas utifrån finsk lagstiftning när det gäller arbete som utförs i Finland, oberoende av vad en utländsk tjänsteleverantör och arbetstagare har kommit överens om i arbetsavtalet. Lagen tillämpas oberoende av om arbetsgivaren

finns i ett EU-land eller i ett land utanför EU. Lagen tillämpas emellertid inte på personal som arbetar ombord på fartyg som innehas av företag som bedriver handelssjöfart.

På utstationerade arbetstagares arbetsavtal ska vissa finländska bestämmelser och föreskrifter tillämpas. De tillämpas till den del de är förmånligare för arbetstagaren än den bestämmelser som annars skulle tillämpas. Lagen innefattar allmänna bestämmelser som gäller tillämpliga minimivillkor (lön, arbetstider, semestrar), det utstationerade företags skyldigheter (anmälan om utstationering av arbetstagare, utseende av företrädare, arbetstidsbokföring, skyldighet att tillhandahålla information, information till beställare och personal), beställarens skyldigheter (skyldighet att se till att anmälan görs och att företrädaren är anträffbar, uppgifter om arbete som utförs av uthyrda arbetstagare och som ska lämnas till det utstationerade företaget, byggherrens och huvudentreprenörens ansvar vid byggverksamhet), myndigheternas uppgifter och rätt att få information, gränsöverskridande administrativt samarbete samt statsgränsöverskridande verkställighet av ekonomiska administrativa sanktionsavgifter och böter.

Lagens tillämpningsområde har ett vitalt samband med definitionen av begreppen utstationerad arbetstagare och tre utstationeringssituationer samt med förhindrande av situationer där lagstiftningen om utstationering kringgås eller missbrukas. Det är fråga om utstationering av arbetstagare endast när det utstationerade företaget tillhandahåller gränsöverskridande tjänster, det vill säga utnyttjar friheten att tillhandahålla tjänster. Vid bedömningen av om detta är fallet ska kriterierna för äkta utsändning läggas till grund. Med tjänster avser sådant tillhandahållande enligt artikel 57 FEUF, för vilka ersättning normalt betalas och som inte omfattas av bestämmelserna om fri rörlighet för varor, kapital eller personer. Begreppet tjänster omfattar i synnerhet industriell och kommersiell verksamhet, hantverksverksamhet och verksamhet som hör till utövande av fria yrken.

Till följd av ändringsdirektivet om utstationering av arbetstagare ändrades lagen från och med den 1 december 2020 genom lag (743/2020). Syftet med ändringarna var att främja likabehandling av utstationerade arbetstagare och nationella arbetstagare när det gäller löner och anställningsvillkor. Ändringarna gäller bland annat precisering av de lönebestämmelser som ska tillämpas på utstationerade arbetstagare, begränsning av arbetsgivarens rätt att kvittera arbetstagarens lön, genomförande av lönejämförelser, som kompletterades med en presumtionsbestämmelse för oklara situationer. Om arten av en post som arbetsgivaren betalar är oklar, ska i lönejämförelsen den betalda posten betraktas som kostnadsersättning och inte som lön vid bedömningen av om den nivå som krävs enligt lagen och kollektivavtalet för arbete som utförs i Finland uppfylls.

Dessutom utvidgades möjligheten att vid interna överföringar inom underleverantörs- och företagsgruppen tillämpa också ett annat än allmänt bindande kollektivavtal på utstationerade arbetstagare, om den utländska arbetsgivaren har anslutit sig till kollektivavtalet eller är organiserad i Finland. Också kraven på logi ska tillämpas på utstationerade arbetstagare på samma sätt som på nationella arbetstagare. Särskilda bestämmelser utfärdades om långvarig utstationering, det vill säga utstationering som varar i minst 12 månader.

Arbetsgivaren ålades också skyldighet att ersätta den utstationerade arbetstagaren för kostnader för resa, logi och måltider som orsakas av att personen rör sig från sin ordinarie arbetsplats i Finland på grund av arbetsrelaterade skäl för den tid som utstationeringen varar. Dessutom infördes en skyddsbestämmelse som gäller kostnader för resor och logi som orsakas den som utstationeras till Finland. Bestämmelsen tillämpas om en utstationerad arbetstagare inte skyddas med stöd av ursprungsmedlemsstatens lag eller praxis eller vad som överenskommit i arbetsavtalet eller om skyddet väsentligt understiger den nivå som i Finland betraktas som sedvanlig

och skälig för arbetet ifråga. Genom bestämmelsen samordnas skyddsnivån i ursprungslandet, det som överenskommit i arbetsavtalet och nivån i det land där arbetet utförs.

De ovan nämnda ändringarna och reformerna i lagen om utstationering av arbetstagare ska genomföras inom vägtransportsektorn samtidigt som ändringsdirektivet (EU) 2020/1057 genomförs.

När direktivet om utstationering av arbetstagare antogs hösten 1996, antecknade Europeiska unionens råd för sysselsättning och sociala frågor i sitt protokoll uttalanden om tolkningen av direktivet. Protokollet är inte juridiskt bindande men det har en viss betydelse vid tolkningen och tillämpningen av lagstiftningen om utstationerade arbetstagare. Enligt uttalandena gäller artikel 1.3 a situationer där det är fråga om att erbjuda tjänster för ett företags räkning och under dess ledning enligt ett avtal mellan det företag som tillhandahåller tjänsten och den mottagande parten om utstationering av arbetstagare för tillhandahållande av tjänsten. Om dessa villkor inte uppfylls ska led a inte omfatta exempelvis en arbetstagare som normalt utför sin verksamhet i två eller flera medlemsstater och som tillhör den ambulerande personalen vid ett företag som för egen räkning och yrkesmässigt utför internationella transporter av personer eller varor på järnväg eller landsväg, med flyg eller sjövägen.

Vid utstationering av arbetstagare är det ofta fråga om situationer där beställaren är skyldig att iakttä lagen om beställarens utredningsskyldighet och ansvar vid anlitan­de av utomstående arbetskraft (1233/2006).

3.3 Tillsynen över social- och marknadslagstiftningen inom vägtransporter

Bestämmelser om tillsynen över social- och marknadslagstiftningen inom vägtransporter finns nationellt i avdelning II 2–5 kap. i transportservicelagen. Lagstiftningen består av 2 kap. om tillståndspliktig verksamhet inom vägtrafiken, 3 kap. om internationella vägtransporter, 4 kap. om krav på förare i vägtrafik och 5 kap. om viss social lagstiftning om vägtransporter och arbetstid för förare. Den nationella social- och marknadslagstiftningen inom vägtransporter och tillsynen över den baserar sig i huvudsak på EU-rättsakter som har ändrats i samband med rörlighetspaketet. I samband med paketet ändrades inte EU-lagstiftningen om de krav i 4 kap. om krav på förare i vägtrafik, som behandlas i transportservicelagen.

Sociallagstiftningen inom vägtransporter

Bestämmelser om sociallagstiftningen inom vägtransporter finns i 5 kap. i transportservicelagen. I 5 kap. 42 § samt 22 kap. 192 § i transportservicelagen finns närmare bestämmelser om tillsynsmyndigheter. I Finland utövar polisen, Tullen och Gränsbevakningsväsendet tillsyn över förare och företag som är trafikidkare, huvudsakligen längs vägar och vid gränsövergångsstäl­len. Inspektioner som riktas mot förarens arbetsgivare och som utförs i företagets lokaler sköts av arbetarskyddsmyndigheten. För att utföra inspektioner kan arbetarskyddsmyndigheten också be att handlingar granskas utan att någon inspektion görs i transportföretagens lokaler.

Finland sänder vartannat år till kommissionen en rapport med en förteckning över antalet kontroller i anslutning till sociallagstiftningen inom vägtransporter, antalet kontrollerade förararbets­dagar och antalet förseelser samt uppgifter om vilken typ av förseelser det varit fråga om. I rapporten specificeras antalet vägkontroller och företagsinspektioner. Rapporteringsperioden omfattar två år. Rapporterna innehåller uppgifter om vägkontroller som utförts av polisen, Tul-

len och Gränsbevakningsväsendet samt om företagskontroller som utförts av arbetarskyddsmyndigheten. I detta sammandrag beaktas endast det totala antalet överträdelser, på samma sätt som i själva rapporteringen.

I fråga om vägkontroller belyser siffrorna för rapporteringsperioden 2013–2014 endast polisens uppgifter och antalet anmälda förararbetsdagar har beräknats på ett annat sätt än under andra rapporteringsperioder. Under rapporteringsperioden 2019–2020 ändrades rapporteringen om överträdelser som uppdragats i samband med företagsinspektioner på så sätt att också mindre förseelser inkluderades. Därför kan man notera en avsevärd ökning av antalet överträdelser.

Vägkontroller	2013–2014	2015–2016	2017–2018	2019–2020
Antal kontroller	64 703	55 833	47 506	39 432
Förararbetsdagar	900 410	1 085 486	1 252 727	1 122 403
Överträdelser	3 503	5 235	5 148	2 047
Företagsinspektioner	2013–2014	2015–2016	2017–2018	2019–2020
Antal inspektioner	1 932	2 257	2 094	1 810
Förararbetsdagar	543 868	572 838	502 324	571 128
Antal överträdelser	17 404	35 120	34 583	43 005

Tabell 1. Statistik över tillsynen över sociallagstiftningen inom vägtransporter 2012–2020 i Finland (st)

Marknadslagstiftningen inom vägtransporter

Bestämmelser om trafikmarknaden finns i 2–4 kap. i transportservicelagen och närmare bestämmelser om tillsynsmyndigheterna i 22 kap. 183 § i samma lag. Behöriga myndigheter enligt transportservicelagens bestämmelser om trafikmarknaden är Transport- och kommunikationsverket samt Statens ämbetsverk på Åland, vilka utför tillståndskontroller med avseende på såväl trafikidkare som leverantörer, i första hand utifrån handlingar och anmälningar. De behöriga tillståndsmyndigheterna kontrollerar också att villkoren för trafikidkares tillgång till marknaden är uppfyllda när tillstånd söks. Utöver dessa myndigheter kan polisen, Tullen, arbetarskyddsmyndigheten och Skatteförvaltningen delta i gemensamma kontroller.

I 2 kap. i transportservicelagen föreskrivs om transport av personer och gods på väg. I detta kapitel behandlas kraven för att få taxi-, person- och godstrafiktillstånd samt förutsättningar för marknadstillträde. I det nu aktuella lagstiftningsprojektet behandlas endast den marknadslagstiftning som gäller innehavare av person- och godstrafiktillstånd och i 16 § avsedda tjänsteleverantörer inom godstrafiken. Inga ändringar föreslås i villkoren för att innehavare av taxitillstånd ska få tillträde till marknaden.

I 2 kap. 5 § i transportservicelagen föreskrivs det om villkoren för beviljande av persontrafiktillstånd och godstrafiktillstånd. Transport- och kommunikationsverket beviljar på ansökan person- eller godstrafiktillstånd, om villkoren uppfylls. Bestämmelser om förutsättningarna för beviljande av tillstånd finns i EU:s förordning om trafikidkare och som sådana förutsättningar nämns faktiskt och permanent driftsställe, gott anseende, tillräcklig solvens och den yrkesskicklighet som krävs. I transportservicelagen finns en nationell precisering av förutsättningarna och i 8 och 9 § i samma lag finns bestämmelser om bedömning av gott anseende när det gäller såväl fysiska som juridiska personer. En innehavare av person- och godstrafiktillstånd kan också bedriva taxitrafik enligt anmälan.

Bestämmelser om grunderna för riskvärdering finns i 13 § i transportservicelagen, där det fastställs på vilka grunder en innehavare av person- och godstrafiktillstånd ska betraktas som ett riskföretag och när grunderna för detta upphör. Exempelvis förseelser som begås av den trafikansvariga, verkställande direktören eller den ansvariga bolagsmannen påverkar transportföretagets riskvärdering.

Till marknadslagstiftningen inom vägtransporter hänförs också den registreringskyldighet inom godstrafiken om vilken det föreskrivs i 16 § i transportservicelagen. Enligt bestämmelsen ska en tjänsteleverantör som bedriver yrkesmässig transport av gods på väg med ett fordon eller en fordonskombination vars största tillåtna totalmassa överstiger 2 men inte 3,5 ton registrera sig hos Transport- och kommunikationsverket. I och med ikraftträdandet av transportservicelagen slopades kravet på trafiktillstånd för lätta nyttofordon. I slutet av 2020 hade det gjorts 3 720 registreringsanmälningar för godstrafik med lätta nyttofordon. Anmälningarna hade gjorts av ett tiotal tjänsteleverantörer som saknade anmält FO-nummer. I samband med registreringen konstateras FO-numret i registret, om tjänsteleverantören har ett sådant, men FO-nummer har inte krävts eftersom det till dags dato inte har varit en förutsättning för registeranteckning. Registreringsskyldigheten är inte heller förenad med sådana förutsättningar för beviljande av trafiktillstånd som Transport- och kommunikationsverket ska övervaka, och således har ändringens konsekvenser för den tilltagande grå ekonomin inte kunnat följas upp på behörigt sätt.

I 17 § i transportservicelagen föreskrivs det om registrering av fordon som används i tillståndspliktig trafik. Närmare bestämt innebär detta att om ett motordrivet fordon används för tillståndspliktig transport av personer eller gods eller för yrkesmässig godstransport enligt 16 § ska fordonet registreras i Transport- och kommunikationsverkets trafik- och transportregister som ett fordon som används i tillståndspliktig verksamhet. Påföljderna för felaktig registrering har ansetts vara lindriga med tanke på en effektiv tillsyn och tillsynsmyndigheterna har i praktiken inte haft några bättre medel att ta till. Även om tillsynsmyndigheten har möjlighet att påföra avgift för trafikförseelse för felregistrering har påföljderna för förseelsen i praktiken endast inneburit en anmärkning från tillsynsmyndigheterna. Dessutom har det upplevts vara svårt att kombinera ett fordon med en innehavare av person- eller godstrafiktillstånd eller en i 16 § avsedd tjänsteleverantör med ett fordon som används i trafik, om fordonet inte har registrerats i dessa personers uteslutande innehav.

Transport- och kommunikationsverket utövar i regel tre former av tillsyn över den marknadslagstiftning som gäller innehavare av person- eller godstrafiktillstånd. Den valda tillsynsmetoden baserar sig på ett tema i tillsynsplanen och består av kontroll av villkoren för beviljande av tillstånd eller utgår från anonyma anmälningar, klagomål samt brister och försummelse som framkommit vid behandlingen av ansökan eller från anmälningar om förseelser inom vägtrafiken. Transport- och kommunikationsverket kan dessutom vid behov tillsammans med arbetarskyddsmyndigheten delta i övervakning som utförs av polisen, Tullen eller Gränsbevakningsväsendet.

Av transport- och kommunikationsverkets databas framgår det hur många tillsynsärenden i fråga om innehavare av tillstånd för person- eller godstrafik som öppnats under de fem senaste åren.

Tillsynsärende	2016	2017	2018	2019	2020
Rättskapacitet	66	101	129	73	75
Soliditet	50	68	32	618	662
Förpliktelser	26	233	506	157	15
Gott anseende	2	107	6	72	11
Yrkesskicklighet	36	55	25	25	27
Annat skäl	16	17	14	36	27
Återkallade trafik tillstånd	104	178	237	189	193

Tabell 2. Statistik över tillsynen över marknadslagstiftningen i Finland 2016–2020 (st)

I 3 kap. i transportservicelagen behandlas avtal och lagstiftning om internationella vägtransporter. Inom EU krävs det gemenskapstillstånd för transport av personer och gods med fordon eller fordonskombinationer med en totalmassa som överstiger 3,5 ton. För yrkesmässig transport av personer och gods från Finland till tredjeländer krävs likaså antingen Transport- och kommunikationsverkets transporttillstånd för person- och godstrafik eller International Transport Forums transporttillstånd för godstrafik. I kapitlet behandlas i huvudsak transporttillstånd för vägtrafik som grundar sig på avtal och som behövs vid yrkesmässig transport av personer och gods. I kapitlet behandlas också villkor som gäller internationella kombinerade vägtransporter.

3.4 Lagstiftning om beställarens ansvar

Bestämmelser om beställarens utredningsskyldighet finns i 14 § i transportservicelagen och bestämmelser om brott vid beställning av transport i 263 §. Det föreslås att till ovannämnda paragrafer fogas bestämmelser som gäller beställarens ansvar för överlast och kör- och vilotider samt ansvar för avsändare, speditörer, upphandlare och underleverantörer för påföljder som föranleds av att bestämmelser om internationella transporter och cabotagetrafik inte iakttagits, om aktörerna kände till eller borde ha känt till att de transporttjänster som de beställt var förenade med en överträdelse av förordningen. Tillsynen över att beställarens utredningsskyldighet iaktas utövas av polisen och Tullen.

Trafikövervakare har med stöd av 182 § i vägtrafiklagen (729/2018) rätt att stoppa och förhindra användningen av ett fordon i trafiken när trafikövervakaren övervakar att vägtrafiklagen iakttas. En förare är skyldig att iaktta de påbud som trafikövervakaren ger i anslutning till iakttagandet av vägtrafiklagen. Om ett fordon har lastats i strid med bestämmelserna har trafikövervakaren rätt att ålägga transportören att lossa överlasten innan transporten fortsätter.

Enligt 1 och 2 § i 23 kap. i strafflagen (39/1889) om trafikbrott kan transportören i förekommande fall dömas till böter eller fängelsestraff för äventyrande av trafiksäkerheten eller grovt äventyrande av trafiksäkerheten. Om beställaren av en godstransport av transportören kräver

transport som överstiger fordonets totalmassa samt betalar och tar emot transporten är det torts allt i praktiken transportören som bär ansvaret.

I lagen om överlastavgift föreskrivs det om beloppet av den avgift som ska betalas för överlast som trafikövervakaren har konstaterat på vägen. Den betalningsskyldige bestäms vanligen utifrån uppgifterna i trafik- och transportregistret. Överlastavgiften kan också för närvarande med stöd av 16 § i lagen om överlastavgift påföras transportuppdragsgivaren, dvs. ofta den som beställt transporten, om en felaktig uppgift om lastens massa eller volym som denne uppgett i transportdokumentet eller annars lämnat har lett till överlasten. Kontroller av överlast sker för närvarande längs vägarna, där det kan vara svårt att visa om det är den som utför transportuppdraget eller beställaren som är skyldig. Enligt lagen om överlastavgift kan betalningsskyldigheten överföras från fordonsinnehavaren till transportuppdragsgivaren om dennes åtgärd har lett till överlast. Problemet i sådana fall är att transportuppdragsgivaren inte nödvändigtvis är den beställare som tar emot och betalar transporten.

Tillsynsmyndigheten övervakar överlast längs vägarna främst genom stickprovskontroller och i samband med effektiviserad övervakning av tung trafik. Det har visat sig vara ett problem för trafikövervakaren att transportörerna på förhand kan varna varandra för kontroller. Körning med överlast förekommer runtom i Finland, men framför allt i norra och östra delarna av landet. Bestämmelser om fordons mått och massa finns i statsrådets förordning om användning av fordon på väg (1257/1992), nedan förordningen om användning av fordon.

I kör- och vilotidsförordningen, till vilken det hänvisas i 43 § i transportservicelagen, föreskrivs om kör- och vilotider. I 267 § om brott mot viss social lagstiftning om vägtransport i transportservicelagen finns bestämmelser om påföljderna för kör- och vilotidsförseelser. Om vissa villkor uppfylls är det enligt paragrafen inte bara föraren som ställs till ansvar för sådana brott utan ansvar åligger också företrädare för verkstad, arbetsgivaren, dennes företrädare eller företrädare för ett företag.

I den upphävda vägtrafiklagen (267/1921) fanns ett 105 a § 3 mom., enligt vilket den som gjort upp en olaglig tidtabell kunde dömas till straff. I samband med att transportservicelagen stiftades slopades denna bestämmelse i vägtrafiklagen, men i stället för att föra över den till transportservicelagen lämnades bestämmelsen bort helt och hållet. Det har ansetts att denna ändring i praktiken inneburit att beställarens ansvar för all planering av tidtabeller och transportrutter, som beställare i allmänhet aktivt deltar i, har avskaffats. För närvarande är det föraren som bär ansvar för kör- och vilotidsförseelser samt i förekommande fall arbetsgivaren eller en företrädare för en verkstad. Transportservicelagen förpliktar inte alls i detta avseende beställaren av transporten, vilket innebär att den de facto skyldiga mycket väl kan bli ostraffad.

Enligt gällande lagstiftning kan beställaren således hållas ansvarig endast med stöd av 5 kap. i strafflagen för anstiftan till brott. Men anstiftan kan aktualiseras endast om det går att visa att föraren inte uppsåtligt hade brutit mot kör- och vilotiderna utan anstiftan. Det är ofta svårt att i efterhand bevisa anstiftan, främst eftersom det är svårt att påvisa vilken relevans anstiftan har haft för överträdelserna.

I och med rörlighetspaketet, som reviderar lagstiftningen om kommersiell transport av personer och gods inom vägtrafiken, kommer den nya generationens fjärravläsbara färdskrivare att vara ett nytt sätt att övervaka överträdelser av bestämmelserna om kör- och vilotider. Med hjälp av GPS-signaler kan trafikövervakaren fjärravläsa och kontrollera förarnas kör- och vilotidsförseelser i fråga om alla fordon som registrerats efter juni 2019, som överstiger 3,5 ton och är försedda med färdskrivare.

4 Förslagen och deras konsekvenser

4.1 De viktigaste förslagen

4.1.1 Lätta nyttofordon i godstrafik

Antalet företag som bedriver nationell och internationell godstrafik med fordon eller fordonskombinationer med en totalmassa som understiger 3,5 ton har ökat i EU. Flera medlemsstater har därför beslutat att på dessa företag tillämpa de regler om rätten att bedriva yrkesmässig trafik som föreskrivs i EU:s förordning om trafikidkare.

I och med ändringsförordning (EU) 2020/1055 börjar reglerna gälla även trafikidkare som bedriver internationella godstransporter med hjälp av fordon eller fordonskombinationer med en högsta tillåten totalmassa som överstiger 2,5 ton men inte 3,5 ton. Med internationella transporter avses i detta sammanhang förflyttning av gods som en i en annan medlemsstat etablerad trafikidkare utför på grundval av ett transportavtal, från etableringsmedlemsstaten, enligt definitionen i EU:s förordning om trafikidkare, till en annan medlemsstat eller till ett tredje-land, eller från en annan medlemsstat eller ett tredjeland till etableringsmedlemsstaten eller i en annan medlemsstat. På trafikidkarna i fråga ska tillämpas kravet på en faktisk och stabil företagsetablering samt de krav avseende ekonomiska resurser som anges i förordningen om tillstånd för godstrafik.

Nationellt har det ansetts vara behövligt att skyldigheten enligt 16 § i lagen om transportservice för vissa tjänsteleverantörer som bedriver nationell yrkesmässig transport av gods på väg med fordon vars totalmassa understiger 3,5 ton att registrera sig hos Transport- och kommunikationsverket föreslås bli ändrad så att den undre gränsen för ett fordon eller en fordonskombination varmed yrkesmässig transport av gods på väg bedrivs och vars totalmassa överstiger 2 ton men är högst 3,5 ton höjs till 2,5 ton, vilket motsvarar gränsen för totalmassan för fordon eller fordonskombinationer som används vid internationella godstransporter. Ändringen bedöms förtydliga såväl transportföretagens som tillsynsmyndigheternas verksamhet.

Dessutom ska i fortsättningen en i 16 § avsedd tjänsteleverantör som är en fysisk eller juridisk person innan en verksamhet som kräver registrering inleds meddela Transport- och kommunikationsverket sitt gällande FO-nummer som tilldelats i enlighet med 9 § i företags- och organisationsdatalagen. Om tjänsteleverantören inte har meddelat FO-numret till Transport- och kommunikationsverket vid denna lags ikraftträdande, ska tjänsteleverantören meddela det i efterhand före övergångsperiodens utgång.

De ovannämnda förslagen förbättrar tillsynsmyndigheternas tillsynsförutsättningar, och framdeles kan tillsynsmyndigheterna bättre övervaka och förhindra den grå ekonomins inverkan på trafikmarknaden. Registreringsplikten jämföras i fortsättningen med olovligt bedrivande av yrkesmässig trafik, som det föreskrivs om i 262 § i lagen om transportservice, om tjänsteleverantören inte på behörigt sätt har gjort en anmälan hos Transport- och kommunikationsverket om bedrivande av godstrafik. För tillståndsmyndigheten föreslås likaså befogenhet att i enlighet med 242 § återkalla en registrering, om anmälan inte har gjorts på behörigt sätt.

4.1.2 Registrering av fordon som används i trafik

Artikel 1.12 i ändringsförordning (EU) 2020/1055 förutsätter att det till artikel 16 i EU:s förordning om trafikidkare, där det föreskrivs om nationella elektroniska register, fogas registreringsnumren på de fordon som företaget förfogar över. Till följd av detta föreslås 17 § i lagen

om transportservice, där det föreskrivs om fordon som används i trafik, bli ändrad så att innehavare av persontrafiktillstånd eller godstrafiktillstånd ska se till att fordon som de använder i trafik innehas uteslutande av dem och att uppgift om detta har införts i det i 216 § avsedda trafik- och transportregistret. Nationellt har det ansetts behövt att också i fråga om en tjänsteleverantör som har gjort en anmälan om bedrivande av godstrafik med ett fordon eller en fordonskombination vars totalmassa är över 2,5 ton men högst 3,5 ton föreskriva om motsvarande skyldighet att se till att det fordon som tjänsteleverantören använder i trafik innehas uteslutande av tjänsteleverantören och att uppgift om detta har införts i det i 216 § avsedda trafik- och transportregistret.

I fråga om skyldigheten för en innehavare av persontrafiktillstånd eller godstrafiktillstånd eller en i 16 § avsedd tjänsteleverantör att i enlighet med 17 § anmäla ett motordrivet fordon som används i yrkesmässig trafik till trafik- och transportregistret och ange tillståndspliktig användning som dess användningsändamål föreslås en ny straffbestämmelse, 262 a §, som ansetts vara en behövt tillsynsåtgärd för säkerställande av att innehavare av persontrafiktillstånd eller godstrafiktillstånd eller i 16 § avsedda tjänsteleverantörer registrerar sina motordrivna fordon för tillståndspliktig användning och samtidigt meddelar att fordonen innehas uteslutande av dem, varvid också fordonen ska vara försäkrade med avseende på kommersiell trafik.

De föreslagna ändringarna gäller inte innehavare av taxitrafiktillstånd och inte heller tjänsteleverantörer som med fordonet i fråga endast bedriver taxitrafik med stöd av ett person- eller godstrafiktillstånd.

4.1.3 Beviljande av person- och godstrafiktillstånd

I och med rörlighetspaketet upphävdes artikel 3.2 i EU:s förordning om trafikidkare, där det föreskrevs att medlemsstaterna får besluta att införa ytterligare krav som företagen ska uppfylla för att tillåtas att bedriva yrkesmässig trafik. Ändringar av förutsättningarna för att bevilja tillstånd föreslås i överensstämmelse med bestämmelserna i förordningen.

Enligt förslaget ska i kraven för beviljande av person- och godstrafiktillstånd kvarstå endast sådana villkor som är förenliga med artiklarna 4–8 i EU:s förordning om trafikidkare eller utgör förutsättningar för yrkesmässig transportverksamhet samt för godstrafik som bedrivs i kommersiellt syfte. Nationellt har det dock ansetts behövt att föreslå att tillståndshavarens gällande FO-nummer som tillståndshavaren använder vid bedrivande av näringsverksamhet ska fogas till förutsättningarna för att bevilja tillstånd; även i nuläget krävs ett FO-nummer innan trafiken inleds och FO-numret är en förutsättning för att bedriva kommersiell verksamhet. Motsvarande krav som gäller FO-nummer trädde i kraft den 1 maj 2021 som en förutsättning för beviljande av taxitrafiktillstånd.

I anknytning till förutsättningarna gällande etableringskravet föreslås att det handlingsutrymme som medlemsstaterna ges i artikel 1.5 i ändringsförordning (EU) 2020/1055 inte ska utnyttjas. Med stöd av nämnda artikel ger den ändrade artikeln 5.2 i EU:s förordning om trafikidkare medlemsstaten en möjlighet att kräva att ett företag i etableringsmedlemsstaten i proportion till storleken på företagets verksamhet har vederbörligen kvalificerad administrativ personal i lokalerna eller att den trafikansvarige kan nås under vanlig kontorstid, samt i proportion till storleken på företagets verksamhet har verksamhetsanknuten infrastruktur, utöver den tekniska utrustning som avses i punkt 1 f, på den medlemsstatens territorium, inklusive ett kontor som är öppet under vanlig kontorstid. Ett motiverat behov av att införa kravet på administrativ personal eller en trafikansvarig, alternativt kravet på verksamhetsanknuten infrastruktur, har inte identifierats, så det har ansetts motiverat att föreslå att detta handlingsutrymme inte ska utnyttjas.

I artikel 1.4 i ändringsförordning (EU) 2020/1055 ändras artikel 6 i EU:s förordning om trafikidkare, där det föreskrivs om förutsättningar som gäller kravet på gott anseende, genom att den krets av personer som omfattas av kravet på gott anseende preciseras och genom att kriterierna för bedömning av ett gott anseende samt åtgärderna för hantering av förlust av gott anseende kompletteras. Med stöd av artikeln i ändringsförordningen har det dessutom föreskrivits att kommissionen ska anta genomförandeakter om grunderna för bedömning av gott anseende. Utgående från dessa ändringar föreslås det att fastställandet i 8 och 9 § av gott anseende i fråga om fysiska och juridiska personer preciseras och att det med stöd av artikeln i ändringsförordning (EU) 2020/1055 föreskrivs utgående från en nationell bedömning att också styrelseordföranden hör till den krets av personer som ska ha gott anseende. Vidare föreslås att människohandels- och narkotikabrott ska läggas till bland de brott som granskas vid bedömningen av anseendet; detta förslag grundar sig på förordningens minimikrav. Likaså läggs ordnande av olaglig inresa till bland de brott som granskas vid bedömningen av anseendet; detta med anledning av ett nationellt förslag.

Enligt propositionen ska det i samband med bedömningen av anseendet i fortsättningen utredas om fängelsestraff har dömts ut under de senaste fem åren. Detta innebär att fängelsedomar i samband med bedömning av anseendet kan beaktas för fem år i stället för de nuvarande två åren för att det ska vara möjligt att undgå situationer där förutsättningarna för att bevilja tillstånd är uppfyllda, fastän personen fortfarande avtjänar en dom efter att granskningsperioden har upphört.

Utöver detta föreslås att det handlingsutrymme för medlemsstaterna som med stöd av artikel 1.5 i ändringsförordning (EU) 2020/1055 fogas till artikel 7 i EU:s förordning om trafikidkare genom den nya punkten 1a utnyttjas och att det blir möjligt att kräva att företaget, den trafikansvarige eller andra relevanta personer enligt medlemsstaternas beslut inte har utestående icke-personliga skulder till offentlighetsrättsliga samfund och inte är i konkurs eller föremål för insolvens- eller likvidationsförfaranden. Vad skulderna beträffar föreslås att skulder som är mer än ringa ska beaktas. Kraven ska gälla både fysiska personer och juridiska personer, och de ska beaktas när förutsättningarna för att bevilja tillstånd bedöms.

Med stöd av artikel 1.7 i ändringsförordning 2020/1055 (EU) fogas till artikel 9 i EU:s förordning om trafikidkare en möjlighet för medlemsstaterna att bevilja undantag från det examensprov (trafikföretagarexamen) som avses i artikel 8.1 i EU:s förordning om trafikidkare, och det föreslås i propositionen att detta handlingsutrymme ska utnyttjas. Enligt ändringsförordningen får medlemsstaterna i syfte att bevilja tillstånd till ett företag som bedriver godstransporter på väg och som enbart använder motorfordon eller fordonskombinationer med en högsta tillåten totalmassa som inte överstiger 3,5 ton bevilja undantag för personer som kan bevisa att de fortfarande har lett ett företag av samma typ under hela den tioårsperiod som föregår den 20 augusti 2020. Även om examen anses ge viktig branschkompetens och syftar till att säkerställa att den trafikansvarige har tillräckligt yrkeskunnande med avseende på näringsutövning i transportbranschen, anses det att verksamhet i branschen som pågått i tio år har gett tillräcklig kompetens. Dessutom är beviljandet av undantag i linje med den tidigare regleringen, eftersom den i artikel 9.1 i EU:s förordning om trafikidkare ingående möjligheten för medlemsstaterna att bevilja undantag från examensprovet också har utnyttjats och bestämmelser om den finns i 183 § i lagen om transportservice. Den paragrafen hänvisar till artikel 9 i EU:s förordning om trafikidkare och täcker därmed också artikel 9.2, som införs i och med ändringsförordningen.

I EU:s förordning om trafikidkare ändras artikel 12, som handlar om kontroller, med stöd av artikel 1.9 i ändringsförordning (EU) 2020/1055. Dessutom ändras med stöd av artikel 2.9 i ändringsdirektiv (EU) 2020/1057 artikel 9 i kontrolldirektivet så att kommissionen genom genomförandeakter senast den 2 juni 2021 fastställer en gemensam formel för beräkning av ett

företags riskvärdering. Med anledning av dessa ändringar föreslås att definitionen i 13 § av riskföretag ändras så att riskvärderingen bestäms på basis av den gemensamma formeln.

Det föreslås att 252 §, som gäller återupprättande av gott anseende, ändras med anledning av ändringarna i artikel 14 i EU:s förordning om trafikidkare vilka gäller olämplighetsförklaring av trafikansvarig. Återupprättande av den trafikansvariges goda anseende får i fortsättningen sökas tidigast ett år efter förlusten av gott anseende. Vidare förutsätts det att den trafikansvarige har klarat ett examensprov som bevis på den trafikansvariges yrkeskunnande, dvs. avlagt trafikföretagarexamen.

Av nationella skäl föreslås att det till 242 § i lagen om transportservice, där återkallande, ändring och begränsning av tillstånd regleras, fogas bestämmelser om partiellt återkallande av tillstånd och om återkallande av registrering av tillstånd.

4.1.4 Regler för cabotagetransporter på vägtransportsträckor som utgör en del av kombinerade transporter

Utgående från handlingsutrymmet och möjligheten i artikel 10.7, vilken införs genom ändringsförordning (EU) 2020/1055, får medlemsstaterna i fråga om inledande eller avslutande vägtransportsträckor som utgör en del av en kombinerad transport mellan medlemsstater bevilja en längre period än föreskrivna sju dagar och föreskriva en kortare cooling off-period än den fastställda perioden på fyra dagar. På grundval av de föreslagna ändringarna föreslås att det på vägtransportsträckor som körs i Finland i samband med internationella kombinerade transporter nationellt ska tillämpas samma tidsbegränsningar och transportantalsbegränsningar som vid cabotagetransporter som avses i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik. I praktiken innebär detta tre cabotagetransporter inom sju dagar. Dessutom ska cabotagetransporter i Finland inte få bedrivas med samma fordon eller, om det är fråga om en fordonskombination, med dess dragfordon inom fyra dagar från det att den tredje cabotagettransporten har avslutats.

4.1.5 Särskild reglering om utstationerade förare

De ändringar i fråga om anställningsvillkor och bestämmande av lön för utstationerade arbetstagare som förutsätts i ändringsdirektivet om utstationering av arbetstagare (EU) 2018/957 och som främjar likabehandling av utstationerade arbetstagare ska genomföras i samband med särskild reglering om utstationerade arbetstagare inom vägtransportsektorn. Ändringsdirektiv (EU) 2018/957 genomfördes genom en lag (743/2020) och ändringarna trädde i kraft vid ingången av december 2020, bortsett från arbete inom vägtransportsektorn.

De ändringar beträffande lön och kostnadsersättningar samt tillämpning av ytterligare anställningsvillkor som gjordes i samband med att ändringsdirektivet om utstationering av arbetstagare genomfördes lämnades i ikraftträdandebestämmelsen att invänta genomförandet inom vägtransportsektorn av EU:s rörlighetspaket för vägtransporter. I regeringens proposition (RP 71/2020 rd) konstaterades att utanför tillämpningsområdet vid arbete inom den yrkesmässiga trafiken står ändringar och tillägg som rör lön, kostnadsersättningar, långvarig utstationering och precisering av förhandsanmälan samt ändringar och tillägg beträffande arbete som utförs av utrydda arbetstagare. Bestämmelser om dem finns i 4 a §, 5 § 1–4 mom., 5 a §, 6 a §, 7 §, 7 a och 14 § i lagen om ändring av lagen om utstationering av arbetstagare (743/2020).

Genom förslagen görs de ovannämnda bestämmelserna tillämpliga också i arbete inom vägtransportsektorn. Därmed bestäms anställningsvillkoren och lönen för utstationerade förare inom vägtransportsektorn likadant som inom andra sektorer.

Dessutom förutsätter den särskilda reglering av underentreprenader i samband med vägtransporttjänster som förutsätts i ändringsdirektiv (EU) 2020/1057 reglering som avviker från tillämpningsdirektivet om utstationering av arbetstagare vad gäller administrativa krav och tillsynsåtgärder avseende anmälan om utstationering av förare och dess innehåll, de uppgifter som föraren ska medföra för händelse av vägkontroller, trafikidkarens skyldighet att lämna uppgifter i efterhand, IMI-systemets gränssnitt för tillsyn, förutsättningen gällande det offentliga gränssnittet, trafikidkarens anmälningar som görs i IMI-systemet och kravet att informationen från anmälningarna om utstationering ska sparas i IMI-systemet i 24 månader. Också ändringsdirektiv (EU) 2020/1057 förutsätter att uppgifterna om anställningsvillkor på ett öppet sätt ska tillhandahållas alla.

Med anledning av förslagen ska administrativa förfaranden och tillsyn i samband med arbete som utförs av uthyrda arbetstagare och företagsintern förflyttning av personal inom vägtransportsektorn höra till tillämpningsområdet för allmän reglering, och i underentreprenadsituationer ska den särskilda reglering som förutsätts i ändringsdirektiv (EU) 2020/1057 tillämpas.

Genom förslagen genomförs också behövliga ändringar av de administrativa kraven, tillsynsmetoderna och de med avseende på dem behövliga ändringarna i lagen om utstationering av arbetstagare, medan särskild reglering av vägtransportsektorn införs i lagen om transportservice.

4.1.6 Utvidgning av beställarens ansvar till överlast och kör- och vilotider

I bilaga 4 till regeringsprogrammet, åtgärder mot grå ekonomi, konstateras i punkt 18 följande: Utredningsskyldigheten i fråga om överlast ska utvidgas för beställaren av en transport. Också en sådan beställare av en transport som tar emot och betalar för transporten ska bli ansvarig för en transport som körts med överlast. När beställaren agerar på detta sätt försummar denne sin utredningsskyldighet i fråga om transportören. Lagen om transportservice föreslås bli ändrad i fråga om körning med överlast så att också den som beställt godstransporten och som medvetet tar emot och betalar för en transport som körts med överlast blir ansvarig för den. Lagen om transportservice kompletteras i enlighet med detta.

Förutom lagen om transportservice föreslås lagen om överlastavgift bli ändrad så att en trafikidkare som betalat överlastavgift är berättigad att helt eller delvis återfå avgiftens belopp av transportuppdragsgivaren eller vid behov av en beställare som betalat för och tagit emot transporten.

I bilaga 4 till regeringsprogrammet, åtgärder mot grå ekonomi, konstateras i punkt 19 följande: Ansvaret för kör- och vilotidsförseelser för den som beställer en transport ska utredas. Som ansvarig för överträdelser av kör- och vilotider ska återinföras också den som utarbetar en tidtabell eller beställer en transport och förutsätter en sådan leveranstid som inte kan uppnås utan överträdelse av bestämmelserna om kör- och vilotider. Lagen om transportservice föreslås bli ändrad i fråga om överträdelse av bestämmelserna om förarnas kör- och vilotider så att som ansvarig återinförs utöver transportören också den som beställt transporten eller utarbetat tidtabellen. Tillägget införs i straffbestämmelserna i lagen om transportservice.

4.1.7 Utvidgning av ansvaret för parterna i transporttjänster i fråga om vissa överträdelser

I enlighet med ändringsförordning (EU) 2020/1055 införs i förordningen om tillstånd för gods- trafik en artikel 14a enligt vilken medlemsstaterna ska fastställa regler om sanktioner för avsändare, speditörer, leverantörer och underleverantörer för transport för bristande efterlevnad av reglerna om internationell transport och cabotagetransport, om dessa visste eller, mot bakgrund

av alla relevanta omständigheter, borde ha vetat att de transporttjänster de beställt innebar en överträdelse av denna förordning.

Med anledning av EU-rättsakten läggs i straffbestämmelserna i lagen om transportservice till att avsändare, speditörer, leverantörer eller underleverantörer för transport är ansvariga utöver beställaren för brott mot beställning av transport, om de visste eller, mot bakgrund av alla relevanta omständigheter, borde ha vetat att transporttjänsterna som de beställt innebar en överträdelse av denna förordning.

4.1.8 Tillsyn över social- och marknadslagstiftningen inom vägtransporter

För säkerställande av att tillsynen över efterlevnaden av 2–5 kap. i lagen om transportservice samt lagen om utstationering av arbetstagare är effektiv föreslås behövliga ändringar i lagen om transportservice. Ändringarna gäller tillsynsmyndigheternas befogenheter och rätt att få information samt komplettering av 5 kap. i lagen om transportservice med en hänvisning till speciallagstiftningen om utstationerade förare. Dessutom utvidgas Tullens och Gränsbevakningsväsendets befogenheter så att dessa myndigheter i vissa fall har rätt att avbryta en transport utan att polisen kallas till platsen.

I artikel 3 a i förordningen om kör- och vilotider undantas från tillämpningen av kör- och vilotiden förare som kör fordon som används för persontransporter i linjetrafik, om linjens längd inte överstiger 50 kilometer. Enligt bestämmelserna i ändringsförordning (EU) 2020/1054 ska medlemsstaterna se till att förare av sådana fordon som anges i artikel 3 a i förordningen om kör- och vilotider omfattas av nationella regler som ger tillräckligt skydd vad gäller tillåtna körtider och obligatoriska raster och vilotider. Vidare ska medlemsstaterna informera kommissionen om de relevanta nationella regler som är tillämpliga på sådana förare. Skyldigheten att se till att de nationella reglerna är tillämpliga på sådana förare och att informera kommissionen åläggs arbets- och näringsministeriet.

Tillsynsmyndigheternas befogenheter

För att tillsynen över social- och marknadslagstiftningen inom vägtransporter ska vara effektiv behöver tillsynsmyndigheten lagstadgad behövliga befogenheter som stöd. I enlighet med regelverken i rörlighetspaketet bör de som övervakar vägtransporter, det vill säga polis-, tull- och gränsbevakningsmän, i fråga om utstationerade förare som är anställda hos ett företag som är etablerat i en annan medlemsstat ha rätt att vid vägkontroller granska den i lagen om utstationering av arbetstagare (447/2016) fastställda anmälan om utstationering av föraren, bevis för utövande av transportverksamhet i Finland och uppgifter som registrerats i färdskrivaren. Som övervakningsmetod ges trafikövervakarna rätt att hindra föraren från att fortsätta köra tills de uppgifter som begärts för övervakningen har kunnat styrkas.

Polisens och Tullens nuvarande rätt att hindra föraren från att fortsätta köra om en lastbils- och bussförarens yrkeskompetens inte kan styrkas utvidgas till att omfatta även Gränsbevakningsväsendets gränsbevakningsmän. Samtidigt ändras tillsynsmyndigheterna polisen och Tullen till polis- och tullmän för att lagstiftningen ska vara exakt och noga avgränsad. Dessa ändringsbehov fördes fram i arbetsgruppens arbete under lagstiftningsberedningen.

Tillsynsmyndigheternas informationsutbyte samt dataskyddet

Transport- och kommunikationsverket, polisen, Tullen, Gränsbevakningsväsendet och arbetarskyddsmyndigheten ska, därtill förpliktade av rättsakterna i rörlighetspaketet, ha rätt att sinsemellan utbyta behövlig information för att utöva tillsyn över efterlevnaden av social- och marknadslagstiftningen inom vägtransporter. Beträffande information som erhållits vid tillsyn och som kan leda till att tillstånd enligt 2 kap. i lagen om transportservice återkallas eller att en anmärkning ges eller en begränsning fastställs säkerställs i lagen om transportservice för närvarande endast rätten för Transport- och kommunikationsverket att få sådan information av de myndigheter som utövar tillsyn över efterlevnaden av social- och marknadslagstiftningen inom vägtransporter. Rätten att få information föreslås bli förbättrad så att det i fortsättningen är möjligt att information om trafikidkarnas riskvärdering samt uppgifter om antalet fordon och arbetstagare som ingår i Transport- och kommunikationsverkets riskregister delas också med de myndigheter som utövar tillsyn över den sociala lagstiftningen om vägtransporter.

För tryggnad av dataskyddet bör det i de nya bestämmelserna säkerställas att personuppgifter som framgår av uppgifter som registrerats i färdskrivare kan användas endast för att konstatera att social- och marknadslagstiftningen inom vägtransporter följs. Ändringsförordning (EU) 2020/1054 medför ett tillägg som preciserar dataskyddet och artikel 7 i EU:s färdskrivarförordning, som gäller dataskydd, ersätts i sin helhet. I och med ändringen åläggs i artikeln medlemsstaterna att se till att skyddet för personuppgifter är sådant att personuppgifter som erhålls vid övervakningen av kör- och vilotider får användas endast vid tillsynen över att lagstiftningen om kör- och vilotider, färdskrivare, förutsättningarna för trafikidkare, godstrafiktillstånd, persontrafiktillstånd, arbetstider inom vägtransporter, montering och användning av hastighetsbegränsare i fordon samt internationella kombinerade godstransporter följs. Utöver det som nämns ovan får uppgifter som registrerats i färdskrivare användas för konstaterande av huruvida lagstiftningen om utstationering av arbetstagare inom vägtransportsektorn följs. Fordonsägare, transportföretag och andra berörda enheter ska, i förekommande fall, uppfylla relevanta bestämmelser om skydd av personuppgifter.

I lagen om transportservice föreslås ett tillägg enligt vilket inte bara polisen utan också Tullen, Gränsbevakningsväsendet och arbetarskyddsmyndigheten trots sekretessbestämmelserna ska underrätta Transport- och kommunikationsverket om sådana uppgifter som de erhållit vid tillsynen över att social- och marknadslagstiftningen inom vägtransporter följs och som kan leda till att tillstånd enligt 2 kap. i lagen om transportservice återkallas eller att en anmärkning eller en varning ges. På motsvarande sätt åläggs Transport- och kommunikationsverket att lämna ut nödvändiga uppgifter till polisen, Tullen, Gränsbevakningsväsendet och arbetarskyddsmyndigheten till stöd för utförandet av riskbaserad övervakning.

4.2 Huvudsakliga konsekvenser

4.2.1 Lätta nyttofordon för godstrafik

De föreslagna ändringarna i 3, 16 och 262 § som gäller yrkesmässig transport på väg med lätta nyttofordon eller fordonskombinationer vars totalmassa överstiger 2,5 ton men inte 3,5 ton bedöms inte ha några ekonomiska konsekvenser för befolkningsgrupper eller hushåll.

Den ändring som enligt ändringsförordning (EU) 2020/1055 ska göras i 3 § i transportservicelagen bedöms ha ekonomiska konsekvenser för företag. Kostnaderna bedöms uppstå på grund av att tjänsteleverantörer som bedriver yrkesmässig godstransport i internationell vägtrafik med fordon eller fordonskombinationer vars totalmassa överstiger 2,5 ton men inte 3,5 ton kommer att omfattas av kraven på godstrafiktillstånd. På sådana transportföretag tillämpas alltså de bestämmelser om tillståndspliktig verksamhet som finns i 2 kap. i transportservicelagen i enlighet med förordningen om trafikidkare och förordningen om godstrafiktillstånd. Företagen orsakas

kostnader förutom av de ökade administrativa arbetet också av de extra krav som ställs på företagen att visa för tillståndsmyndigheten att affärsverksamheten är solvent samt att se till att det i företaget finns en trafikansvarig som uppfyller förutsättningarna i EU-rättsakterna. Kravet på kapital- och reservfonder i fråga om lätta nyttofordon inom godstrafiken är 900 euro per fordon. Det är svårt att på förhand uppskatta antalet sådana trafikidkare som enbart bedriver internationell godstrafik med fordon eller fordonskombinationer som understiger 3,5 ton och därför är det inte möjligt att göra uppskattningar.

Utifrån det nationella behovet bedöms de föreslagna ändringarna i 16 § ha konsekvenser för företagens kostnader i form av en mycket liten ökning av det administrativa arbetet på grund av skyldigheten att anmäla FO-nummer. Det kan noteras att redan nu har en betydande del av tjänsteleverantörerna anmält FO-nummer till Transport- och kommunikationsverket, vilket innebär att den ökade administrativa bördan är synnerligen måttlig och endast gäller de tjänsteleverantörer som inte har anmält FO-nummer till Transport- och kommunikationsverket. Enligt föreliggande statistik finns det ett totalt antal tjänsteleverantörer som inte har anmält FO-nummer till Transport- och kommunikationsverket och anmälan i efterhand gäller endast dessa tjänsteleverantörer.

Allmänt taget man anta att en betydande del av tjänsteleverantörerna redan nu på det sätt som förutsätts i 16 § har registrerat sig hos Transport- och kommunikationsverket för yrkesmässig godstransport på väg. Det finns emellertid också tjänsteleverantörer, såväl fysiska som juridiska personer, som inte har förfarit så och de orsakas därför administrativa kostnader för åtgärderna i efterhand när de fullgör registreringsplikten. För försummelse av registreringsplikten kan företagen åläggas påföljder också av tillsynsmyndigheterna, eftersom försummelsen i fråga i fortsättningen kommer att vara straffbar enligt 262 §. Tillståndsmyndigheten kan dessutom återkalla registreringen i enlighet med 242 §, om registreringen inte har gjorts på behörigt sätt. Detta kan leda till att affärsverksamheten tillfälligt avbryts, vilket på kort sikt skulle kunna innebära betydande inkomstbortfall för försumliga tjänsteleverantörer, till dess att registreringsanmälan har gjorts på behörigt sätt.

Konsekvenser för myndigheterna

De förslag som gäller lätta nyttofordon med en totalmassa som understiger 3,5 ton bedöms inte ha några konsekvenser för verksamheten myndigheterna emellan. Däremot påverkar ändringarna myndigheternas uppgifter och processer. Det anses att tillsynen blir tydligare och effektivare i synnerhet när det gäller registreringsplikten och straffbestämmelserna. Tillsynsmyndigheterna får vissa nya uppgifter och processerna kommer att ändras i fråga om påföljder samt informationsgången mellan myndigheterna och informationssystemen. Tillståndsmyndigheten ska i samverkan med de behöriga tillsynsmyndigheterna skapa ett tillståndssystem som motsvarar kraven i EU:s förordning om trafikidkare exempelvis när det gäller kombinerad av ett motordrivet fordon med ett trafiktillsånd samt utbyte av information på EU-nivå. Ändringarna medför ett behov av personalutbildning och eventuellt nya anvisningar eller harmonisering av praxis och verksamhetsmodeller som myndigheterna kommit överens om för tillsynsverksamheten.

Konsekvenser för miljön

De ändringar som ska göras i 3 § i transportservicelagen till följd av EU-bestämmelserna kommer att ha positiva miljökonsekvenser. Under de senaste åren har antalet företag som bedriver godstransport på väg med fordon eller fordonskombinationer med en totalvikt på över 2,5 ton

men under 3,5 ton, ökat kraftigt inom Europeiska unionen. Det här har möjliggjort internationella vägtransporter med mycket små laster, vilket med tanke på miljön är synnerligen ineffektivt. I fortsättningen krävs det i fråga om internationella godstransporter och cabotagetrafik inom unionen trafik tillstånd för fordon eller fordonskombinationer med en totalmassa som överstiger 2,5 ton, och därför antas laststorlekarna bli större och en viss övergång ske till godstransporter med fordon eller fordonskombinationer med en totalmassa som överstiger 3,5 ton.

De föreslagna ändringarna i 3, 16, 17 och 262 § i fråga om yrkesmässig transport på väg med fordon eller fordonskombinationer vars totalmassa överstiger 2,5 ton men inte 3,5 ton bedöms inte ha några nämnvärda miljökonsekvenser för den nationella trafiken. De förslag som gäller registreringsplikten kan ha små positiva miljökonsekvenser vid en eventuell övergång till större laststorlekar, på samma sätt som inom den internationella godstrafiken.

Andra samhällseliga konsekvenser

De föreslagna ändringar som gäller yrkesmässig transport på väg med lätta nyttofordon eller fordonskombinationer som till sin totala massa överstiger 2,5 ton men inte 3,5 ton bedöms ha positiva effekter på marknaden och främja en mer jämlik vägtransportbransch, samtidigt som grå ekonomi förebyggs. Yrkesmässig godstransport på väg med de ovan nämnda fordonen eller fordonskombinationerna kommer i fortsättningen att vara tillståndsplikt verksamhet i internationell trafik och införandet av FO-nummer enligt 9 § i företags- och organisationsdatalagen i nationell trafik förbättrar tillsynsmyndigheternas möjligheter att övervaka lagenligheten i en fysisk eller juridisk persons affärsverksamhet.

Propositionen bedöms inte ha några andra samhällseliga konsekvenser.

4.2.2 Registrering av fordon som används i trafik

Ekonomiska konsekvenser

På grund av kraven i ändringsförordning (EU) 2020/1055 uppskattas de föreslagna kompletteringarna av 17 § i transportservicelagen medföra en viss mängd administrativt arbete för företagen på grund av att skyldigheten att registrera fordon för uteslutande innehav av person- och godstrafiktillståndsinnehavaren. De företag som nationellt bedriver godstrafik med fordon med en totalmassa som överstiger 2,5 ton men inte 3,5 ton orsakas motsvarande ekonomiska kostnader för administrativt arbete som innehavarna av person- och trafik tillstånd. Denna ändring föreslås utifrån nationella behov. Den föreslagna nya straffbestämmelsen i 262 a § anses ha ekonomiska konsekvenser för företag som inte på det sätt som föreskrivs i 17 § har registrerat sitt motordrivna fordon i trafik- och transportregistret för tillståndspliktig användning och för uteslutande innehav. Eftersom innehavare av person- och godstrafiktillstånd eller i 16 § avsedda tjänsteleverantörer i enlighet med 17 § inte har varit skyldiga att registrera fordon som används i trafik och som är i deras uteslutande innehav, finns det inte någon särskilt exakt uppskattning av antalet trafikidkare eller tjänsteleverantörer inom godstrafiken som har förfarit på detta sätt.

Konsekvenser för myndigheterna

De förslag som gäller lätta nyttofordon med en totalvikt som understiger 3,5 ton anses inte ha några konsekvenser för förhållandena mellan myndigheterna. Däremot kommer ändringarna att påverka tillsynen och tillvägagångssätten. Tillsynsmyndigheternas uppgifter utvidgas delvis om förfarandena ändras närmast i fråga om påföljder samt informationsförmedling mellan myndigheterna och när det gäller myndigheternas informationssystem. Ändringarna medför ett behov

av personalutbildning och eventuellt nya anvisningar eller harmonisering av praxis och verksamhetsmodeller som myndigheterna kommit överens om för tillsynsverksamheten.

Konsekvenser för miljön

Förslaget bedöms inte ha några miljökonsekvenser.

Andra samhällreliga konsekvenser

Förslaget antas minska vissa negativa fenomen inom grå ekonomi och samtidigt främja en jämlik konkurrens, eftersom felaktig registrering av fordon för enskilt bruk i fortsättningen kommer att vara straffbart och kunna förstärkas med vite. Vid tillräckliga påföljder för felaktig registrering av fordon för privat bruk fungerar det som ett incitament för aktörerna att göra korrekta fordonsregistreringar för tillståndspliktigt bruk. De som hittills felaktigt registrerat ett fordon som används i yrkesmässig trafik som ett fordon för privat bruk har betydande fördelar exempelvis i fråga om lägre försäkringspremier. I fortsättningen kommer de att försättas i en jämlikare konkurrensställning jämfört med andra näringsidkare som fullgör sina skyldigheter.

4.2.3 Beviljande av person- och godstrafiktillstånd

4.2.3.1 Villkor för beviljande av tillstånd, krav på gott anseende samt riskklassificering

Ekonomiska konsekvenser

De ändringar som med stöd av förordningen om ändring av förordningen om trafikidkare (EU) 2020/1055 gällande förutsättningarna för beviljande av tillstånd enligt 5 § samt det nationella förslaget till ändring av samma paragraf rörande användningen av FO-nummer, bedöms ha konsekvenser för företagets kostnader i form av en mindre ökning av det administrativa arbetet på grund av anmälan om FO-nummer. Det finns dock skäl att konstatera att redan för närvarande har en betydande del av tjänsteleverantörerna anmält FO-nummer till Transport- och kommunikationsverket. Kravet på FO-nummer kan eventuellt tidigarelägga ansökan om numret, men detta antas inte medföra merarbete eller kostnader för företagen, eftersom FO-nummer också i nuläget krävs innan trafikverksamheten inleds.

Konsekvenser för myndigheterna

Från administrativ synpunkt förtydligar och underlättar kravet i 5 § på FO-nummer i samband med ansökan om tillstånd den beviljande myndighetens, dvs. Transport- och kommunikationsverkets verksamhet, vilket bedöms påverka regleringens effektivitet samt myndighetsverksamheten i en positiv riktning. Samtidigt anses ändringen lindra den administrativa bördan för både aktörerna och myndigheterna, eftersom FO-numret kan säkerställas redan i samband med att tillståndet beviljas och inte först när trafiken inleds. Anmälan av FO-numret är också ett mer systematiskt sätt att påvisa att verksamheten är kommersiell.

De föreslagna ändringar som gäller bedömningen av gott anseende och av företagets riskklassificering enligt 8, 9 och 13 § anses ha smärre konsekvenser för myndigheternas verksamhet. Återupprättande av ett transportföretags trafikansvarigas anseende kan i någon mån öka arbetsmängden, men antalet sådana fall kan antas bli mycket litet.

En samstämmig definition av begreppet gott anseende när det gäller fysiska eller juridiska personer som söker trafik tillstånd skapar klarhet i fråga om förseelser och allt noggrannare formuleringar om överträdelse och brott effektiviserar tillsynen över tillståndsförvaltningen. Å andra sidan kan man förutse en ökning av antalet ärenden och informationsflödet myndigheterna emellan.

Med undantag för kravet på FO-nummer anses förutsättningarna för beviljande av tillstånd eller bedömning av gott anseende inte ha någon direkt inverkan på utförandet av myndigheternas tillsynsuppgifter. De myndigheter som utför tillsynsuppgifter, såsom arbetarskyddsmyndigheten, använder FO-numret för att identifiera tillsynsobjektet. Att FO-numret fogas till förutsättningarna gör det lättare att inrikta information från exempelvis arbetarskyddsmyndigheten angående gott anseende på rätt företag. Myndigheterna ska förmedla tillräcklig och korrekt och samtidigt aktuell information till tillståndsmyndigheten som stöd för beslutsfattandet. Konsekvenserna tar sig åtminstone i initialskedet närmast uttryck i utmaningar för informationsförmedlingen och samordningen av informationssystemet.

Den riskklassificering av transportföretag som EU-regleringen förutsätter och som nyttjas för att definiera företags goda anseende och för att inrikta myndighetstillsynen, kräver systemtekniska investeringar av Transport- och kommunikationsverket, vilka tillsammans med andra informationssystemskrav som följer av bestämmelserna i EU:s rörlighetspaket inte kan anses vara obetydliga. Å andra sidan möjliggör ändringarna av bestämmelserna enligt rörlighetspaketet tillsammans med ändringarna i informationssystemen i fortsättningen en effektivare och riskbaserad tillsyn över förutsättningarna för transportföretags verksamhet på marknaden och därigenom en effektivare utgångspunkt för möjligheten för transportföretag att på lika grunder bedriva sin verksamhet på marknaden.

Konsekvenser för miljön

Ändringarna i förutsättningarna för beviljande av tillstånd och för bedömning av gott anseende anses inte ha några konsekvenser för miljön.

Andra samhällseliga konsekvenser

De föreslagna ändringarna i 5 § gällande villkoren för tillstånd anses ha konsekvenser för företagens marknadstillträde. Genom de föreslagna ändringarna förenklas i det stora hela förutsättningarna för beviljande av tillstånd och dessutom förtydligas reglerna för ansökan. Även framöver krävs det att sökanden inte har försummat skyldigheter som hänför sig till skatter, lagstadgade pensions-, olycksfalls- eller arbetslöshetsförsäkringsavgifter eller till avgifter som Tullen tar ut och inte heller har andra skulder som indrivs genom utsökning och som med avseende på personens betalningsförmåga är mer än ringa, eller skulder som ha återsänts från utsökningen med ett medellöshetsintyg. Vidare beaktas andra utestående skulder till offentligt rättsliga samfund som beror på utövande av näringsverksamhet. Det här innebär att de skulder som beaktas när tillstånd beviljas blir snävare och att den som ansöker om tillstånd, dvs. den som vill in på marknaden kan ha mycket stora skulder som inte beaktas när tillstånd för person- eller godstrafik beviljats men som kan inverka på företagsverksamheten. Från förutsättningarna för beviljande av tillstånd stryks också domar som gäller försummelse att betala fordringar som grundar sig på ett anställningsförhållande samt bedömningen av gott anseende, vilka i fortsättningen granskas genom en bedömning av förutsättningarna för gott anseende och som i enlighet med förordningen om trafikidkare fortfarande betraktas som ett villkor för att kunna utöva yrkesmässig vägtrafik men som inte längre är en förutsättning för beviljande av tillstånd.

Kravet på FO-nummer av dem som ansöker om tillstånd för person- och godstrafik harmonierar med praxis i fråga om taxitrafiktillstånd. Från och med den 1 maj 2021 har FO-nummer krävts av den som ansöker om taxitrafiktillstånd redan när ansökan lämnas in.

Ändringen av definitionen av riskföretag påverkar företagets verksamhet när det får en riskklassificering på grundval av en formel som är gemensam för hela unionen. Konsekvenserna för företagets verksamhet är i stor utsträckning en följd av trafikidkarförordningen och den riskklassificeringsformel som utfärdas med stöd av den. Det här anses emellertid ha endast ringa konsekvenser för företagets verksamhet.

Kretsen av personer bland företags ansvarspersoner som ska ha ett gott anseende har kompletterats med styrelseordföranden och med den enda ordinarie styrelsemedlemmen, vilket ökar antalet personer som omfattas av bedömningen och således kan påverka erhållandet av tillstånd. Denna konsekvens anses emellertid vara positiv med tanke på den kommersiella verksamheten och yrkesmässigt bedrivande av trafik. Det har föreslagits att vid bedömningen av gott anseende ska i fortsättningen beaktas fler brottskategorier, vilket för sin del kan försvåra uppfyllandet av förutsättningarna. Å andra sidan kan det leda till att exempelvis påföljder för människohandel och narkotikabrott samt ordnande av olaglig inresa skulle beaktas när förutsättningarna för beviljande av tillstånd bedöms, vilket skulle vara ett framsteg såväl inom den internationella godstrafiken som persontransporterna.

4.2.3.2 Återkallande, ändring och begränsning av tillstånd

Ekonomiska konsekvenser

Förslaget att i 242 § föreskriva om att för viss tid återkalla ett fordonsspecifikt tillstånd eller en styrkt kopia av ett gemenskapstillstånd anses ha ekonomiska konsekvenser i situationer där förutsättningarna inte tidigare skulle ha räckt till för att återkalla hela det så kallade stamtillståndet. Men enligt den nya regleringen räcker det med att tillståndet delvis återkallas och företaget blir därför tvunget att för viss tid dra ner på sin verksamhet till följd av återkallandet för viss tid. Det bör dock noteras att enligt nuvarande praxis gäller regleringen återkallande av hela stamtillståndet men enligt den nya regleringen kan företaget trots det fortsätta sin verksamhet.

Konsekvenser för myndigheterna

Förslaget anses underlätta Transport- och kommunikationsverkets verksamhet, eftersom återkallandet av en styrkt kopia av ett fordonsspecifikt tillstånd i stället för av företagets så kallade stamtillstånd effektiviserar sanktioneringen, gör att den på ett mer proportionerligt sätt inriktas på underlåtelse att uppfylla villkoren för trafikstillstånd och minskar användningen av återkallelseförfarande som sanktion i tillståndsförvaltningen.

De föreslagna ändringarna anses ha betydande konsekvenser för polisens trafiktillsynsuppgift, för en korrekt inriktning av tillsynen och för en effektivisering av tillsynens verkningfullhet, förutsatt att tillsynsmyndigheten får tillräckliga uppgifter för att kunna rikta in tillsynen på omständigheter där brister och förseelser redan tidigare har konstaterats.

Konsekvenser för miljön

De föreslagna ändringarna anses inte ha några konsekvenser för miljön eller några andra samhälleliga konsekvenser.

4.2.4 Reglerna för cabotagetrafik på vägtransportsträckor i samband med kombinerade transporter

Ekonomiska konsekvenser

De föreslagna ändringarna i 24 och 262 § som gäller begränsningar i fråga om tid och transportvolym för vägtransportsträckor som körs i samband med internationella kombinerade transporter i Finland samt påföljderna för överträdelse av begränsningarna bedöms inte ha några ekonomiska konsekvenser för befolkningsgrupper eller hushåll. Förslagen har ekonomiska konsekvenser för transportören om denne döms till böter eller fängelse i högst sex månader för överträdelsen. Undantaget för kombinerade transporter från bestämmelserna om cabotagetrafik har systematiskt utnyttjats för att kringgå cabotagetrafikens tillfälliga natur och för att motivera fortsatt användning av fordon i en annan medlemsstat än den där företaget är etablerat. Dessa illojala affärsmetoder har lett till social dumpning av förare och äventyrat efterlevnaden av den rättsliga ramen för cabotagetransporter. Således anses förslaget ha positiva effekter på konkurrensen mellan företag och på marknads funktion, eftersom det förbättrar jämlika konkurrensförutsättningar. Förslaget anses inte ha några särskilda konsekvenser för små och medelstora företag jämfört med stora transportföretag, eftersom det inte bedöms medföra någon ytterligare administrativ börda för aktörerna i branschen.

Enligt statistiken är cabotagetrafiken relativt liten i Finland och antalet vägtransportsträckor för kombinerade transporter uppskattas vara ännu obetydligare. Det kan därför antas att inkluderingen av de berörda vägtransportsträckorna i reglerna för cabotagetrafik inte har några betydande konsekvenser för dem som beställer transporttjänster. På grundval av responsen från myndigheter och intressentgrupper sköts vägtransportsträckorna för kombinerade transporter i huvudsak mellan inhemska aktörer, vilket innebär att harmoniseringen av reglerna för cabotagetrafiken inte har någon betydande inverkan på transportmarknaden.

Förslaget bedöms inte ha några negativa ekonomiska konsekvenser för transportföretagens arbetsplanering och ställer inte heller några nya administrativa krav rörande transportdokument, eftersom det är fråga om redan etablerad cabotagetrafik. Däremot anses förslaget ha positiva effekter på företagets internationella konkurrenskraft, eftersom vissa medlemsstater redan tidigare har tolkat bestämmelserna i fråga i denna riktning, men nu också får en gemensam författningsgrund på EU-nivå. Dessutom torde de andra nordiska länderna enligt preliminära uppgifter vara i färd med att eventuellt genomföra den punkt i ändringsförordning (EU) 2020/1055 som gäller kombinerade transporter i denna samma riktning.

Konsekvenser för myndigheterna

De föreslagna ändringarna i 24 och 262 §, som gäller begränsningar i fråga om tid och transportvolym för vägtransportsträckor som körs i samband med internationella kombinerade transporter i Finland samt påföljder för förseelser som gäller dem, bedöms inte ha några konsekvenser för förhållandena mellan myndigheterna. Informationsutbyte och identifiering av olika typer av fenomen och handlingssätt kommer att bli allt viktigare. Förslaget har konsekvenser för tillsynsmyndigheternas verksamhet och de föreslagna ändringarna gör tillsynen tydligare både i fråga om de nya definitionerna och när det gäller straffbestämmelsen.

Digitala transportdokument och den nya generationens färdskrivare bedöms medföra nya möjligheter till kontroll, även om det också i framtiden kommer att finnas utmaningar när det gäller tillsynen över cabotagetrafik. De framtida ändringarna gällande cabotagetrafik och den föreslagna ändringen som gäller kombinerade transporter i cabotagetrafik kommer att ha indirekta

konsekvenser för tillsynspersonalen, bland annat när det gäller att säkerställa deras kompetens och att utarbeta behövliga riktlinjer för tillsynen. Dessutom kommer insatserna när det gäller att utreda händelseförlopp att kräva mer arbetstid än förr, vilket samtidigt minskar det totala antalet tillsynskontakter.

Konsekvenser för miljön

De föreslagna ändringarna bedöms inte ha några nämnvärda konsekvenser för miljön eller andra samhällseliga konsekvenser.

4.2.5 Specialreglering om utstationering av arbetstagare

Ekonomiska konsekvenser

Avsikten med de föreslagna ändringarna är att jämna ut konkurrensvillkoren för utländska tjänsteleverantörer och finländska aktörer.

Bedömningen av konsekvenserna av de föreslagna ändringarna försvåras av att det i Finland inte har statistikförts exempelvis hur många utländska företag det finns som sysslar med utstationering av arbetskraft. Det finns inte heller någon statistik över hur många avtal i Finland verk samma finländska eller utländska beställare årligen ingår med utländska tjänsteleverantörer om underleverantörsarbete, uthyrning av arbetskraft eller företagsintern överföring när det gäller vägtransporttjänster i Finland. Det finns heller ingen statistik över hur ofta företag som är etablerade i Finland utstationerar arbetstagare.

Ändringarna i innehållet i de anmälningar om utstationering av arbetstagare som ska göras och övergången till skyldighet att lämna arbetatagarspecifika uppgifter ökar i någon mån de utstationerande företagens administrativa börda.

År 2020 tog arbetarskyddsmyndigheten emot sammanlagt ca 7 500 sådana anmälningar om utstationering av arbetstagare som avses i 7 § i lagen om utstationering av arbetstagare, av vilka de så kallade första anmälningarna utgjorde cirka 5 600 medan de övriga anmälningarna var så kallade kompletterande anmälningar. Ungefär sju procent av de första anmälningarna, dvs. cirka 410 anmälningar, gällde arbete inom vägtransportsektorn. I fortsättningen ska man också i stället för ett uppskattat antal utstationerade arbetstagare inom vägtransportsektorn göra en anmälan om varje utstationerad arbetstagare med specifika uppgifter om denna. Datinnehållet i varje anmälan ökar och det kommer också att leda till att antalet anmälningar ökar men det är svårt att uppskatta hur mycket.

I underleverantörssituationer ska en separat anmälan via IMI-systemet göras och datainnehållet i en sådan anmälan ska enbart basera sig på kraven i vägtrafikdirektivet. Vid tillhandahållande av vägtransporttjänster ska anmälan innehålla numret på trafikidkarens gemenskapstillstånd, kontaktuppgifter till den behöriga trafikansvariga eller någon annan kontaktperson i etableringsmedlemsstaten, uppgifter om förarens identitet, bostadsadress och körkortnummer samt begynnelse datum för förarens arbetsavtal och tillämplig lagstiftning när det gäller arbetsavtalet samt det planerade begynnelse datumet och slutdatumet för utstationeringen. Dessutom ska uppgifter lämnas om registreringsnummer för motorfordon som används samt uppgift om huruvida tjänsten är transport av gods eller passagerare, internationell transport eller cabotagetransport. Innehållet i den information som enligt 7 b § ska lämnas vid underleverantörssituationer inom vägtransportsektorn avviker från det som föreskrivs i 7 §. När det gäller den administrativa bördan är bägge anmälningsförfarandena jämförbara i fråga om informationens omfattning och

det datainnehåll som krävs i underleverantörssituationer utgörs således inte en tyngre administrativ börda än vad som i fråga om hyrt arbete och interna förflyttningar inom en företagsgrupp ska tillämpas på vägtrafiktjänster. Det digitala systemet underlättar i alla situationer den administrativa bördan.

Ändringarna främjar likabehandlingen av utstationerade arbetstagare och nationella arbetstagare och försätter utstationerade arbetstagare inom vägtransportsektorn i samma situation som utstationerade arbetstagare inom andra branscher. I fortsättningen ska på utstationerade förare inom vägtransportsektorn tillämpas de bestämmelser som gäller löner, kostnadsersättningar och inkvarteringsförhållanden på samma villkor som redan är fallet inom andra branscher. Dessutom ska bestämmelserna om ersättning för rese-, logi- och måltidskostnaderna tillämpas när arbetstagaren rör sig från sin vanliga arbetsplats i Finland till en annan arbetsplats eller en annan plats under utstationeringen. Rese- och logikostnader som följer av utstationering från ursprungsmedlemsstaten till Finland omfattas av en skyddsregel som är förenlig med ordre public, om den utstationerade arbetstagaren inte skyddas med stöd av ursprungsmedlemsstatens lag eller praxis eller vad som överenskommit i arbetsavtalet. I fråga om arbetssituationer som är långvariga, dvs. pågår i minst 12 månader, föreslås en bestämmelse om ytterligare anställningsvillkor som ska tillämpas på utstationerade arbetstagare. Detta bedöms inte ha någon stor inverkan med beaktande av längden på utstationeringsperioderna inom transportbranschen i Finland.

I 5 a § i lagen om utstationering av arbetstagare måste ifråga om arbetsgivarens ansvar för kostnader för resa och logi ytterligare beaktas artikel 8 (8a) i kör- och vilotidsförordningen. Enligt den ska arbetsgivaren ordna förarens arbete så att denne kan tillbringa minst en normal veckovila under en period på fyra på varandra följande veckor, antingen på den stationeringsort som är belägen i arbetsgivarens etableringsmedlemsstat eller på förarens egen bosättningsort. I artikel 8 i kör- och vilotidsförordningen sägs det att den normala veckovilan och veckovila som överstiger 45 timmar inte får tillbringas i fordonet utan ska hållas ”i lämplig och könsanpassad inkvartering med lämpliga sov- och sanitära inrättningar”. Enligt förordningen är det arbetsgivaren som ska stå för kostnaderna för inkvartering utanför fordonet. Kör- och vilotidsförordningen reglerar körtiden, raster och vilotider för bilförare. I förordningen finns också närmare bestämmelser om var dessa vilotider kan tas.

Denna reglering överlappar således inte skyddsbestämmelserna i 5a § 1 mom. i lagen om utstationering av arbetstagare. Här bör det noteras att fordonets förare kör fordonet under arbetstid och att det då inte är fråga om sådan resetid som avses i 5 a § 1 mom. i lagen. Däremot kan bestämmelserna enligt 5 a § 2 mom. i lagen om utstationering av arbetstagare delvis överlappas varandra när det är fråga om ordnande av veckovila. I allmänt bindande kollektivavtal för lastbilsbranschen, kollektivavtal för busspersonal och kollektivavtal som gäller tankbils- och oljeproduktbranschen och därmed sammanhängande verksamhet finns bestämmelser om överlappning utanför arbetstagarens stationeringsort, det vill säga på annan ort samt om lön för restiden.

I fråga om uthyrd personal ska i vägtransportsektorn tillämpas avsändarföretagets skyldighet att informera om byte av den utstationerade uthyrda arbetstagarens arbetsplats.

Den föreslagna ändringens kostnadseffekter berör direkt de transportföretag som utstationerar arbetstagare i Finland och ökar kostnader för utstationeringen, om det utstationerande landet inte med stöd av lag, kollektivavtal, rättspraxis eller arbetsplatspraxis har betalats ersättning för kostnader för utstationering av arbetstagare till ett annat land eller om de ersättningar som bestäms på ovan nämnda grunder väsentligt underskrider ersättningsnivån i Finland. Av betydelse är också de ovan nämnda skyldigheterna enligt kör- och vilotidsförordningen, vilka påverkar utsändningssituationer inom transportsektorn.

Speciallagstiftningen om utstationering av förare inom vägtransportsektorn uppfyller i fråga om underleverantörssituationer kraven i ändringsdirektiv (EU) 2020/1057

Konsekvenser för myndigheterna

De ändringar som gäller utstationerade förare har konsekvenser också för myndigheternas verksamhet. Ändringarna i lagstiftningen om utstationering kommer att öka arbetarskyddsmyndighetens tillsynsuppgifter och tillsynsområdet. Ändringen påverkar likaså samarbetet mellan myndigheterna, i synnerhet mellan polisen, Tullen och Gränsbevakningsväsendet samt arbetarskyddsmyndigheten. Detta nya samarbete kräver resurser för att ta fram förfaranden och för utbildning och för att samordna informationssystemen. Det krävs system för myndighetkontakter så att informationsutbyte blir så flexibelt som möjligt. Den ökade tillsynen över utstationerade förare och efterarbetet i samband med tillsynen ökar arbetarskyddsmyndighetens behov av tilläggsresurser.

Konsekvenser för miljön

Ändringarna i lagen om utstationering av arbetstagare bedöms inte ha några miljökonsekvenser.

Andra samhälleliga konsekvenser

De föreslagna ändringarna i lagstiftningen om utstationering av förare är i huvudsak positiva. Ändringarna främjar likabehandling av utstationerade arbetstagare och transportföretag samt tryggar jämlika konkurrensförutsättningarna för inhemska och utländska företag i det land där arbetet utförs. Samtidigt bekämpas social dumpning. Ändringen anses inte ha några andra samhälleliga konsekvenser.

4.2.6 Utvidgning av beställarens ansvar till överlast och vilotider

Ekonomiska konsekvenser

Förslaget till ändring av transportservicelagen och lagen om överlastavgift kan ha smärre ekonomiska konsekvenser i form av kostnadsökningar för företag som beställer mycket tunga godstransporter. Typiska sådana godstransporter är jord- och virkestransporter och de ekonomiska konsekvenserna kommer enligt uppskattning huvudsakligen att drabba en begränsad kategori av företag. Eftersom merparten av beställarna redan nu inte accepterar eller tar emot transporter med överlast kommer de ekonomiska konsekvenserna av lagliga lastmängder att drabba företag som hittills beställt, betalt och tagit emot transporter utan att bry sig om överlasten. Dessutom bedöms konsekvenserna i huvudsak realiseras genast efter lagändringen, eftersom vetskapen om det nya ansvaret kan vara bristfälligt och det kan kräva en viss tid innan nya verksamhetsätt implementeras.

Konsekvenserna av förslagen bedöms infalla särskilt strax efter att ändringarna har trätt i kraft, eftersom kunskapen om nya ansvar för beställaren kan vara bristfällig och införandet av nya verksamhetsmodeller kan kräva en viss tid. Såväl beställare av godstransport som transportörer kan orsakas ekonomiska konsekvenser i synnerhet strax efter att ändringen har trätt i kraft t.ex. på grund av transporter med överlast som måste lossas innan lasten tas emot. Tung transportfordon och lyftanordningar är numera i allmänhet utrustade med vägningsredskap, vilket innebär att de ekonomiska konsekvenserna av underutnyttjad lastkapacitet bedöms bli små.

Den föreslagna ändringen har enligt uppskattning positiva konsekvenser för den offentliga ekonomin till följd av det minskade behovet att underhålla vägnät och grovkonstruktioner samt av ökade inkomster av de ekonomiska påföljder för överlast som kommer att påföras beställarna av transporter med överlast. Eftersom de ekonomiska konsekvenserna som helhet betraktat bedöms vara lindriga, anses de negativa följderna inte påverka priserna på transporterna och därigenom näringslivets konkurrenskraft.

De negativa ekonomiska konsekvenserna av det utvidgade ansvaret för förarnas kör- och vilotidsförseelser berör företag och sammanslutningar som utarbetar tidtabeller eller beställer transporter, liksom också enskilda medborgare som beställer transporter samt hushåll. De ekonomiska konsekvenserna av ett utvidgat ansvar för överträdelser av förarnas kör- och vilotider drabbar företag som gör upp tidtabeller eller beställer transporter samt enskilda medborgare och hushåll som beställer transporter. De ekonomiska konsekvenserna kommer att påverka företag som har lagt ut sina transporttjänster på entreprenad och där tidtabellstrycket på grund av distributions- och avhämtningsverksamheten vanligen är rätt hårt och kan leda till exempelvis överträdelser av pausbestämmelserna hos underleverantör. På motsvarande sätt blir brott mot bestämmelserna om dygns- och veckovila ett problem vid långa transporter. I synnerhet bland de som chartrar bussar är antalet privatpersoner stort och när problem uppstår kommer det att få konsekvenser för dem. De ovannämnda negativa ekonomiska konsekvenserna bedöms dock i sin helhet bli ringa och borde inte heller i någon betydande utsträckning påverka transportpriserna eller det inhemska näringslivets konkurrenskraft.

Konsekvenser för myndigheter

När det gäller kontroller av överlast kommer förslaget att ha konsekvenser för trafikövervakarnas verksamhetsmetoder. För närvarande ansvarar endast transportören för godstransporten men i fortsättningen kommer också en beställare som betalt och tagit emot godstransporten att hållas ansvarig. För att en beställare som betalt och tagit emot en godstransport ska kunna anses ansvarig för den överlast som transportören kör, ska den behöriga myndigheten kunna verifiera att beställaren, betalaren och mottagaren av transporten har krävt att fordonets största tillåtna totalmassa överskridits. Det här kan i huvudsak ske i efterhand utifrån vägningskvitton och andra handlingar som hänför sig till transporten, eller utifrån utfrågning.

Förslaget anses allmänt ha positiva konsekvenser för genomslaget av myndighetskontroller av överlast. För att kontrollerna ska vara effektiva är det väsentligt att det går att bevisa att den beställare som betalar och tar emot en godstransport som överskrider fordonets totalmassa har begått förseelsen. I det här avseendet kan det vara ett problem att den egentliga uppdragsgivaren inte nödvändigtvis alltid är den som beställt transporten. Beställaren beställer ofta en vara inklusive transport medan leverantören därefter beställer transporten för varan, vilket innebär att den sistnämnda är den egentliga beställaren. I sådana fall är mottagaren och betalaren inte den som beställt transporten, och då kan det vara mycket svårt att påvisa att någon annan än transportören är skyldig.

När det gäller det utvidgade ansvaret för brott mot bestämmelser om förarens kör- och vilotider har konsekvenser också samband med tillsynsmyndighetens tillvägagångssätt. För närvarande är det föraren som kan göra sig skyldig till överträdelserna, och i förekommande fall också arbetsgivaren eller en företrädare för en verkstad. I fortsättningen kan också den som beställer en transport eller upprättar transporttidtabellen vara skyldig, och i och med lagändringen blir tillsynsmyndigheterna tvungna att överväga nya sätt att påvisa skuld. Vid bevisföring som gäller kör- och vilotider blir utmaningarna klart större i fråga om förverkligandet av beställarens eller

tidtabellsupprättarens ansvar och effekterna av tillsynen blir därför mindre. Utredningen av beställarens ansvar för överträdelser av bestämmelserna om kör- och vilotider sker i allmänhet först i förundersökningsskedet, vilket innebär att konsekvenserna för tillsynsmyndigheterna närmast kommer att beröra förundersökningens myndigheterna.

Konsekvenserna för tillsynsmyndigheternas tillvägagångssätt i fråga om överlastförseelser och kör- och vilotidsförseelser bedöms vara betydande, eftersom utredningen av förseelserna huvudsakligen sker i efterhand. I kontrollsituationen strävar trafikövervakaren efter att få all information om händelseförloppet såväl genom att ta fram handlingar som genom att tala med föraren. Vid behov är det möjligt att kontakta betalaren eller beställaren för eventuell tilläggsinformation till stöd för en brottsanmälan och för att därefter inleda en eventuell förundersökning. De nuvarande förfarandena vid kontroll och konstaterande av överlast och överträdelse av bestämmelserna om kör- och vilotider samt påföljderna av detta påverkas inte direkt av att den föreslagna ändringen. Det kan i praktiken vara svårt att ställa beställaren till svars för överlast och överträdelse av bestämmelserna om kör- och vilotider på grund av de problem som sammanhänger med bevisföringen. Situationen förväntas dock bli bättre jämfört med den nuvarande, där endast anstiftan enligt strafflagen anses kunna komma på fråga. Tillsynsprocessen kompletteras endast med sådana omständigheter som ska utredas och som oundgängligen påverkar tillsynens utsträckning i tid och därigenom den tid som åtgår för varje kontrolluppdrag. Det är Polisen och Tullen, som övervakar beställningsförseelser, som ska utreda beställarens ansvar för körande med överlast.

Konsekvenser för miljön

Det uppskattas att körning med överlast kommer att avta något, vilket minskar slitaget på vägnätet samtidigt som också behovet att reparera vägbeläggning och broar minskar. Överskridande av den största tillåtna massan för tunga fordon ökar bränsleförbrukningen, samtidigt oms klimatusläppen ökar. Förslaget syftar till att minska antalet körningar med överlast, vilket innebär att dess miljökonsekvenser förväntas vara positiva. Iakttagandet av kör- och vilotider för förarna eller överträdelse av dem bedöms inte ha några miljökonsekvenser.

Andra samhällliga konsekvenser

Utvidgningen av ansvaret vid överlast till beställaren av godstransporter har positiva konsekvenser för transportföretagens och förarnas ställning, vilka för närvarande på grundval av vägtrafiklagen ensam är ansvariga för körningar med överlast. En eventuell ekonomisk påföljd minskar frestelsen för beställaren av godstransporter att ta emot laster som överskrider fordonets totalmassa, varvid det kan antas att körningar med överlast minskar.

Körning med överlast och brott mot kör- och vilotiderna medför risker i trafiken och på arbetsplatserna. De föreslagna ändringarna kommer i huvudsak att ha positiva förebyggande effekter på trafiksäkerheten samt på förarnas och logistikpersonalens säkerhet i arbetet. Körning med överlast försvårar klart körningen av fordonet och kan exempelvis leda till att fordonskombinationen kör i dike eller att en släpvagn glider in på den mötande trafikens körfält. På motsvarande sätt kan ett felaktigt lastat fordon vid mottagande av en transport medföra betydande risker för logistikpersonalens säkerhet. En utvidgning av beställarens ansvar för en överlastad transport som denne förutsatt och som lett till överträdelse av kör- och vilotiderna minskar sannolikt de olyckor på landsvägarna som orsakas av den tunga trafiken på grund av brådska och trötta förare.

I fråga om de förslag som gäller överlast kan effekten vara försämrad trafiksäkerhet efter lagens ikraftträdande, om vissa beställare av godstransporter och i synnerhet transportörerna själva inte tillämpar nya bestämmelserna. I fortsättningen ska ett medvetet mottagande av överlast betraktas som lagstridigt, vilket innebär att den överlastade transporten på mottagningsplatsen ska avvisas tillbaka till vägtrafiken, vilket kan orsaka farliga situationer. Trafiksäkerheten kan också försämrats av att transportörerna efter avvisningen bara lämnar den del av transporten som överstiger den tillåtna lasten i närheten av mottagningsplatsen, varefter de återvänder till mottagningsplatsen med den tillåtna lasten.

En minskning av antalet körningar med överlast och förseelser mot bestämmelserna om kör- och vilotider anses ha en positiv effekt på en rättvisare och jämlikare konkurrenssituation på transportmarknaden. Allmänt anses förslagen ha endast obetydliga negativa konsekvenser för näringslivets eller kommunernas verksamhet. Förslagen har inga nämnvärda konsekvenser för enskilda medborgare, sammanslutningar eller andra organisationer.

4.2.7 Utvidgning av ansvaret för parterna i transporttjänster i fråga om vissa överträdelser

Ekonomiska konsekvenser

Den ändring som föreslås i 263 § i transportservicelagen och som innebär att parternas ansvar utvidgas till påföljderna för brott mot reglerna för internationell godstrafik bedöms ha ekonomiska konsekvenser för beställaren av godstransport, dennes företrädare, avsändaren, speditören, leverantören eller underleverantören, om de döms till böter för överträdelse av bestämmelserna om beställning av transport. Förslaget kan ha konsekvenser för verksamheten i företag som i avtalsförhållande köper transporttjänster av dem som bedriver godstransport, eftersom det för att förhindra missbruk kan öka den administrativa bördan för aktörerna i olika transportkedjor. En eventuell ökning av utredningsbördan kan vara sysselsättande, särskilt inom små och medelstora företag. Ett minskat missbruk har en positiv inverkan på konkurrensen och marknadens funktion. Det är fråga om en ändring som följer av EU:s förordning om tillstånd för godstrafik och förslaget kan anses ha en positiv effekt också på förenhetligandet av EU:s transportmarknad. Därför anses det att förslaget inte har några negativa konsekvenser för finländska företags internationella konkurrenskraft eller verksamhetsförutsättningar. Förslaget bedöms inte ha några ekonomiska konsekvenser för befolkningsgrupper eller hushåll.

Konsekvenser för myndigheterna

Förslaget att utvidga beställarens ansvar till påföljder för brott mot reglerna för internationell godstrafik bedöms ha konsekvenser för polisens verksamhet. Utredning i efterhand vid eventuell förundersökning av brott förutsätter att utredningen inriktas särskilt på frågan om förfarandet har varit uppsåtligt och om avsändaren, speditören, leverantören eller underleverantören utöver beställaren borde ha vetat att de beställda transporttjänsterna har inneburit överträdelser av EU:s trafikidkarförordning. En framgångsrik förundersökning kräver god kännedom om lagstiftningen och lämpliga resurser för att genomföra den. Däremot har ändringen inte bedömts ha några konsekvenser för andra myndigheters verksamhet.

Konsekvenser för miljön

Förslaget att utvidga beställarens ansvar till påföljder för brott mot reglerna för internationell godstrafik bedöms inte ha några miljökonsekvenser.

Andra samhällreliga konsekvenser

Förslaget att utvidga beställarens ansvar till påföljder för brott mot reglerna för internationell godstrafik bedöms ha smärre positiva konsekvenser för bekämpningen av grå ekonomi inom vägtransportsektorn eftersom flera aktörer i leveranskedjan blir ansvariga för brott mot de gemensamma reglerna.

4.2.8 Tillsynen över social- och marknadslagstiftningen inom vägtransporter

Ekonomiska konsekvenser

Bestämmelserna om utstationering av förare genomförs i den nationella lagstiftningen i enlighet med ändringsdirektiv (EU) 2020/1057. Att de hänvisningar som gäller utstationerade förare fogas till transportservicelagen anse inte ha några ekonomiska konsekvenser för befolkningsgrupper eller hushåll. Lagstiftningen om utstationerade förare och en effektiviserad tillsyn minskar användningen av underavlönade utländska förare i Finland, vilket förbättrar det inhemska näringslivets konkurrenskraft och tar sig uttryck i en positiv ekonomisk utveckling. En effektiviserad tillsyn över utstationerade förare anses ha smärre ekonomiska konsekvenser för tillsynsmyndigheterna, eftersom arbetsuppgifterna för de myndigheter som övervakar sociallagstiftningen inom vägtransporter.

Den rätt för gränsbevakningsmän att avbryta körning i samband med påvisande av lastbils- och bussförarens yrkeskompetens som föreslås i 39 § i transportservicelagen, har inte bedömts ha några ekonomiska konsekvenser.

Konsekvenser för myndigheterna

För en effektiv och verkningsfull trafikövervakning är det viktigt att det finns tydliga skyldigheter för förare och trafikidkare och lämpliga påföljder för överträdelser av dessa skyldigheter. När möjligheten att avbryta en transport tydligt har skrivits in i lagen, har det en klar effekt på fullgörandet av skyldigheten att medföra handlingar och visa upp dem i enlighet med bestämmelserna. Att avbryta en körning vid behov ökar inte tillsynsmyndighetens uppgifter, eftersom detta sker i samband med att andra handlingar granskas.

Tillsynen över bestämmelsen om utstationerade förare påverkar förhållandena mellan myndigheterna och deras tillvägagångssätt. Tillsynen kommer i fortsättningen i hög grad att förutsätta ett ökat samarbete mellan myndigheterna. Därför måste det skapas lämpliga metoder och de som sköter tillsynsuppgifterna måste få utbildning. En fungerande kontakt mellan myndigheterna kräver att befintliga system bearbetas så att informationsutbytet är så enkelt som möjligt. För att tillsynsmyndigheterna ska kunna inrikta kontrollerna på ett riskbaserat sätt måste de få information från Transport- och kommunikationsverket. Samordningen av informationssystemen kräver resurser.

Den ökade tillsynen över utstationerade förare påverkar tillsynsmyndighetens verksamhet och i synnerhet arbetarskyddsmyndigheten kommer att få lov att aktivera sig. Också eventuella fortsatta åtgärder i samband med polisens, Tullens och Gränsbevakningsväsendets vägkontroller i fall där anmälan om utsändning av en förare inte har gjorts genom IMI-systemet, ökar arbetarskyddsmyndighetens tillsynsuppgifter. Tillsynen över utstationerade förare är tidskrävande för arbetarskyddsmyndigheten och kräver ett flertal kontakter med andra medlemsstater vilket innebär att det kommer att behövas tilläggsresurser och utbildning för uppgiften. Också den anmälningsskyldighet som i 202 § föreslås för polisen, Tullen och Gränsbevakningsväsendet

gentemot arbetarskyddsmyndigheten i anslutning till försummelse av en anmälan om en utstationerad förare torde i någon mån öka polisens, Tullens och Gränsbevakningsväsendets arbetsmängd.

Den ökade tillsynen över utstationerade förare inverkar på informationsutbytet om riskklassificeringen av transportföretag vid Transport- och kommunikationsverket. Tillsynen över utstationerade förare och eventuella uppgifter om förseelser som uppdagats vid tillsynen utgör en del av riskklassificeringen av transportföretag. I dessa fall överförs uppgifter om förseelser från arbetarskyddsmyndigheten till Transport- och kommunikationsverket, där uppdateringen av uppgifterna om förseelser och riskklassificering sker. Arbetarskyddsmyndigheten, men också andra behöriga myndigheter, har på samma sätt tillgång till färdiga riskklassificeringsuppgifter för en riskbaserad inriktning av tillsynen. Detta medför sannolikt informationssystemskostnader för båda myndigheterna, men å andra sidan effektiviserar det förbättrade informationsutbytet myndigheterna emellan tillsynen över transportföretagen på det sätt som rörlighetspaketen förutsätter.

Den rätt för gränsbevakningsmän att avbryta en körning för att påvisa yrkeskompetens för lastbils- och bussförare som föreslås i 39 § i transportservicelagen, bedöms ha positiva konsekvenser för myndighetsverksamheten. I fortsättningen kan Gränsbevakningsväsendet, såsom andra tillsynsmyndigheter, vid behov också självständigt avbryta körningar i de fall som avses i bestämmelsen, och Gränsbevakningsväsendet behöver därför inte särskilt be att polisen eller Tullen vidtar åtgärder.

Det tillägg till 200 § som gäller tillsynsmyndighetens rätt att få uppgifter bedöms ha en positiv inverkan på tillsynsmyndigheternas verksamhet, eftersom den nya bestämmelsen förpliktar till effektiv kommunikation mellan de behöriga tillsynsmyndigheterna i anslutning till den riskbaserade tillsynen över transportföretaget. För att uppfylla de krav som följer av EU-rättsakter är tillägget nödvändigt för att ge tillsynsmyndigheterna information om transportföretagens riskklassificering i syfte att rikta den riskbaserade tillsynen. Det tillägg till 200 § som gäller tillsynsmyndighetens rätt att få uppgifter bedöms ha en positiv inverkan på tillsynsmyndigheternas verksamhet, eftersom den nya bestämmelsen möjliggör ett effektivare informationsutbyte mellan de behöriga tillsynsmyndigheterna i anslutning till tillsynen över 2–5 kap. i transportservicelagen. Tillägget är nödvändigt för att de krav som följer av EU-rättsakter ska uppfyllas, eftersom förmedlingen av uppgifter om transportföretags riskklassificering mellan myndigheterna är en förutsättning för riktad, riskbaserad tillsyn. Också kompletteringen av 220 § förbättrar den behöriga tillsynsmyndighetens förutsättningar att kunna föra in alla de uppgifter i det nationella registret som tillsynen kräver. Kompletteringen av paragrafen bedöms ha en mycket stor betydelse för arbetarskyddsmyndighetens tillsyn över utstationerade förare. Om trafikövervakarna vid vägkontroller eller gränsövergångsställen upptäcker att det inte har gjorts någon anmälan om utsändning av en förare, ska arbetarskyddsmyndigheten underrättas om detta, vilket kräver att befintliga system antingen utnyttjas och uppgraderas eller ett nytt system skapas. Informationen ska i vilket fall som helst överföras digitalt och enkelt. De ändringsarbeten som hänför sig till de behövliga informationssystemen kommer det att kräva resurser av alla tillsynsmyndigheter.

De nationella bestämmelserna om anmälan till kommissionen bedöms inte ha några ekonomiska konsekvenser. De nuvarande bestämmelserna om arbetstidens iakttagande i fråga om förare som kör fordon i reguljär persontrafik med en sträcka på högst 50 kilometer behöver inte ändras, vilket innebär att förslagets konsekvenser som helhet blir mycket små. Enligt bedömningen medför det ett visst administrativt arbete för arbets- och näringsministeriet att göra anmälan, vilket dock är görligt inom ramen för det normala tjänstearbetet. Även om kommissionen ännu inte har gett någon vägledning om hur anmälan ska göras, kommer anmälan sannolikt att göras

vertannat år i samband med den rapport om sociallagstiftningen på vägtransportområdet som ska lämnas till kommissionen.

Bestämmelserna i rörlighetspaketet ställer nya krav på Transport- och kommunikationsverket i huvudsak i anslutning till den ändring av lagstiftningen som gäller marknadstillträde. I praktiken innebär detta att nya informationselement införs i trafiktillståndssystemet för transportföretag samt både internationellt och nationellt informationsutbyte mellan myndigheter i fråga om dessa registeruppgifter. Dessutom medför regleringen några närmast tekniska ändringsbehov när det gäller beviljande av de trafiktillstånd som transportföretag behöver. Nya registreringsnummer för fordon som används i tillståndspliktig transportverksamhet, antalet arbetstagare/förare som transportföretaget anlitar, antalet fordon i transportföretaget samt transportföretagets riskklassificering. Dessa ändringar i informationssystemen medför system- och resurskostnader för Transport- och kommunikationsverket och de kan anses vara mycket betydande. Å andra sidan går det i det här skedet inte att exakt uppskatta kostnaderna, eftersom EU:s genomförandeförordningar rörande dessa nya dataelement och deras funktionalitet ännu inte har utfärdats. Som helhet betraktat skapar de nya informationselementen tillsammans med de preciserade villkoren för beviljande av trafiktillstånd en effektiv helhet för ett verkningsfullt genomförande av EU:s rörlighetspaket på det sätt som förutsätts i regelverket. Det föreslås också att Transport- och kommunikationsverket ska fungera som samordnande myndighet för strategin för tillsynen över social- och marknadslagstiftningen inom vägtransporter, vilket stärker den ovan beskrivna verksamheten utan att öka arbetsmängden, eftersom verket redan nu sköter motsvarande uppgifter.

Konsekvenser för miljön

De föreslagna ändringarna i tillsynen och marknadslagstiftningen inom vägtrafiken bedöms inte ha några miljökonsekvenser.

Andra samhällreliga konsekvenser

De föreslagna ändringar som gäller effektivisering av tillsynen över vägtrafiklagstiftningen bedöms ha positiva konsekvenser för förarnas sociala omständigheter och för arbetarskyddet. Den föreslagna lagstiftningen om utstationerade förare förväntas ha positiva effekter för en rättvisare och jämlikare konkurrens på transportmarknaden. Förslagen anses allmänt ha endast obetydliga negativa konsekvenser för näringslivet eller kommunernas verksamhet. Däremot anses de inte ha några andra samhällreliga konsekvenser.

5 Alternativa handlingsvägar

5.1 Alternativen och deras konsekvenser

Lätta nyttofordon i godstrafik

Det föreslås att tjänsteleverantörer som är en juridisk eller fysisk person som bedriver yrkesmässig godstransport på väg med ett fordon eller en fordonskombination med en totalvikt som understiger 3,5 ton, ska åläggas att för nationell trafik anmäla FO-nummer enligt 16 § i transportservicelagen. I fortsättningen bör tjänsteleverantören vara antingen en juridisk eller fysisk person. Underlåtenhet att göra registreringen ska i fortsättningen i enlighet med 262 § i transportservicelagen kunna jämföras med otillåtet yrkesmässigt bedrivande av trafik och för att säkerställa registrering av fordon som används i trafik föreslås en ny straffbestämmelse i 262 a §. Den nedre gränsen för den totala massan för lätta nyttofordon som kräver registrering inom

den nationella godstrafiken höjs från 2 ton till 2,5 ton, så att den motsvarar gränserna för att få internationellt godstrafiktillstånd.

Ett alternativ till de föreslagna ändringarna i 16 och 262 § i transportservicelagen skulle ha varit att införa ett krav på trafiktillstånd för nationell trafik som motsvarar trafiktillståndet för den internationella godstrafiken också för fordon eller fordonskombinationer med en totalmassa som överstiger 2,5 ton men inte 3,5 ton. I beredningsarbetet ansågs det att den utvidgning av de trafiktillstånd som i framtiden krävs gränsöverskridande godstrafik för lätta nyttofordon som bedriver nationell godstrafik är ett komplicerat alternativt jämfört med målet för lagändringen. Problemet ansågs närmast vara avsaknaden av tillsynsmetoder och påföljder samt felaktig registrering av fordon för privat bruk. Dessa problem anses kunna åtgärdas bristen genom de bestämmelser som föreslås i propositionen.

Ett annat alternativ hade varit att lätta nyttofordon för godstrafik med en totalvikt som understiger 3,5 ton helt och håller skulle ha kunnat lämnas beroende av den nuvarande regleringen, även om man då hade varit tvungen att acceptera de eventuella konsekvenser för den grå ekonomin som hänför sig till användningen i godstrafik och som beskrivs närmare i motiveringen.

Registrering av fordon som används för person- och godstrafik

Artikel 1.12 i ändringsförordning (EU) 2020/1055 förutsätter att det till artikel 16 i förordningen om trafikidkare gällande nationella elektroniska register fogas registreringsnummer på de fordon som företag förfogar över. Därför ska myndigheten kunna koppla samman ett fordon som används i trafik enligt 17 § i transportservicelagen med en innehavare av person- och godstrafiktillstånd och således har skyldigheten att registrera fordonet i tillståndshavarnas uteslutande innehav ansetts motiverad. Om det inte föreskrivs att detta ska skötas genom trafik- och transportregistret, har som ett alternativ ansetts vara att trafikidkaren anmäler registreringsnumren på de fordon som denne använder till Transport- och kommunikationsverket exempelvis genom tjänsten Mina e-tjänster. Detta alternativ ansågs dock vara juridiskt tveksamt och belastande för trafikidkarna.

I propositionen föreslås motsvarande registreringsskyldighet för uteslutande innehav också för sådana tjänsteleverantörer inom godstrafiken som avses i 16 §. Det anses föreligga ett nationellt behov av ett sådant förslag. När transportservicelagen stiftades slopades det fordonsspecifika tillståndet, vilket grundade sig på att en sådan skyldighet skulle försvåra användningen av hyrda fordon. Ett alternativt förslag anses vara att ett fordon som används i trafik inte behöver registreras i trafik- och transportregistret för tjänsteleverantörens uteslutande innehav, utan att denne i sin verksamhet ska kunna använda vilket motorfordon som helst med en totalvikt som överstiger 2,5 ton men inte 3,5 ton. Det alternativet skulle leda till att nuläget förblir i kraft, vilket har upplevts som en utmaning för tillsynen.

Undantag från examensprov

I propositionen föreslås det att man utnyttjar den möjlighet som i artikel 1.7 i ändringsförordning (EU) 2020/1055 ges en medlemsstat att bevilja undantag från den examen som krävs för trafiktillstånd när företaget använder enbart motorfordon eller fordonskombinationer med en högsta totala vikt som inte överstiger 3,5 ton. Detta gäller personer som kan visa att de fortlöpande har lett ett företag av samma typ under hela den tioårsperiod som föregår den 20 augusti 2020.

Det hade också varit ett alternativ att låta bli att utnyttja det givna spelrummet med den motiveringen att examen anses ge viktig kompetens för att bedriva verksamhet inom branschen och dess syfte är att säkerställa att den trafikansvariga har tillräcklig yrkesskicklighet för att bedriva näringsverksamhet inom transportbranschen. Detta alternativ förutsätter att 183 § tillämpas endast på det nuvarande sättet och att undantaget i artikel 9.2 i förordningen om trafikidkare inte omfattas av paragrafen eller alternativt att i båda undantagen slopas för att säkerställa opartiskhet, eftersom en del aktörer annars skulle ha befriats på basis av tio års erfarenhet och andra inte skulle ha beviljats undantag.

Regler för cabotagetrafik i samband med internationella kombinerade transporter

På grundval av de föreslagna ändringarna föreslås det att på de vägtransportsträckor som körs i samband med internationella kombinerade transporter i Finland nationellt ska tillämpas samma begränsningar i fråga om tid och transportvolym som gäller för cabotagetrafik enligt förordningen om tillstånd för godstrafik.

Ett alternativ är att ett nationellt föreskriva om andra begränsningar i fråga om tid och transportvolym än de som ska iaktas vid cabotagetrafik enligt förordningen om tillstånd för godstrafik. Syftet med tillämpningen av enhetliga begränsningar i fråga om tid och transportvolym är emellertid att effektivisera transporter och att minska den administrativa bördan för transportföretagen när det gäller att arrangera transporter. Divergerande bestämmelser kan leda till tolkningsoklarheter och problem för tillsynen.

Ett tredje alternativ hade varit att bibehålla den rådande situationen, varvid bestämmelserna i direktivet om kombinerade transporter skulle tillämpas på transporter utan några särskilda begränsningar i fråga om tid eller transportvolym. Finlands geografiska läge innebär emellertid att sjötransporten blir en nödvändig del av de transporter som anländer till hamnarna och det mål som uppställts i direktivet om kombinerade transporter och att flytta transporter från landsväg till andra transportformer skulle således inte uppnås i praktiken. Till dessa delar har det första alternativet bedömts stå i rätt proportion till de mål som ställts upp för regleringen.

Särskild reglering om utstationerade förare

Genomförandet av kraven i ändringsdirektiv (EU) 2018/957 om utstationering av förare och ändringsdirektiv (EU) 2020/1057 kräver att de föreslagna ändringarna görs och dessa är minimikrav för regleringen. På grund av detta har man inte utvärderat alternativa modeller.

Utvidgning av beställarens ansvar till överlast och kör- och vilotider

I propositionen föreslås det att 263 § får ett nytt 3 mom. av vilket det framgår att beställaren ska hållas ansvarig för framförande av överlast om beställaren på det sätt som avses i 14 § 2 mom. 3 punkten har förutsatt att transportören utför en transport som överskrider den största tillåtna totalmassan för fordonet. Under beredningen övervägdes i fråga om överlast också alternativet att till 14 § 2 mom. foga ett nytt 4 mom., men man beslöt slutligen föreslå en ny 3 punkt i 2 mom. där beställaren åläggs utredningsskyldighet innan ett transportavtal ingås.

Enligt det påtänkta 4 mom. skulle den beställare som betalt transporten innan lasten tas emot ha varit tvungen att utreda att den största tillåtna totalmassan för det fordon som transportören använde inte överskrider den högsta tillåtna massan. Förslaget skulle alltså inte ha begränsat skyldigheten att utreda till att gälla endast situationen innan transportavtalet ingås utan innan

transporten tas emot. Förslaget bedömdes vara ett möjligt sätt att dämpa körningen med överlast, men samtidigt såg man också problem som gäller oklarheter i samband med hur noggrant preciserad utredningsskyldigheten ska vara. Det hade exempelvis kunnat ha uppstått problem med tolkningen av om vägning av ett fordon är obligatoriskt innan lasten tas emot.

Tillsynen över detta alternativ skulle ha skett nästan på samma sätt som det nu föreslagna alternativet, men det transportavtal som nu visar att utredningsskyldigheten har försumrats skulle inte ha spelat en så stor roll utan där hade annat bevismaterial varit viktigare. Inte heller i detta alternativ skulle man i samband med vägkontroller ha kunnat utsträcka ansvaret till den beställare som betalt transporten, eftersom denne inte har tagit emot transporten i fråga.

Enligt detta alternativ skulle transportören i efterhand på grund av brott mot lagen om överlastavgift och brott mot transportavtalet kunnat kräva att beställaren ersätter de kostnader som orsakats av körning med överlast, om beställarens åtgärd har lett till överlast. Det sist nämnda alternativet skulle dock sannolikt inte ha samma genomslag som det nu föreslagna alternativet, eftersom det i praktiken motsvarar nuläget, som inte har ansetts innehålla tillräckliga medel för att minska körning med överlast.

I den förberedande beredningen av propositionen bedömdes också en likartad reglering i fråga om överträdelser av bestämmelserna om kör- och vilotider. I det alternativet skulle 105 a § i vägtrafiklagen (267/1921), som senare upphävdes i samband med transportservicelagen, ha återinförts i den gällande vägtrafiklagen. Konsekvenserna hade ungefär varit desamma som konsekvenserna av förslaget i propositionen. Motsvarande friskrivning från beställarens ansvar för överlast kunde eventuellt också tillämpas på förseelser mot bestämmelserna om kör- och vilotider.

Tillsynen över social- och marknadslagstiftningen inom vägtransporter

För att säkerställa att tillsynen över bestämmelserna i 2–5 kap. i transportservicelagen och lagen om utstationering av arbetstagare är effektiv föreslås det vissa ändringar i den förstnämnda lagen. De föreslagna ändringarna gäller tillsynsmyndigheternas behörighet och rätt till information samt en hänvisning till särskilda regler om utstationering av förare, som föreslås bli fogad till 5 kap. i transportservicelagen (sociallagstiftning inom vägtrafiken och arbetstid för förare som är egenföretagare).

Bestämmelserna om tillsynsmyndigheternas behörighet kunde också ha skrivits in i lagen om utstationering av arbetstagare, men eftersom de åtgärder som gäller tillsynen grundar sig på EU:s rättsakter, ska de i vilket fall som helst tas in i nationell lag. Transportservicelagen ansågs lämpligast eftersom den utgör speciallagstiftning om trafik och transport. Det effektivaste sättet att säkerställa att villkoren för transport och arbete följer lagen ansågs vara tillsynsmyndighetens möjlighet att vid vägkontroll avbryta en körning. Ett alternativ hade kunnat vara enbart påförande av böter.

I fråga om tillsynsmyndigheternas rätt till information ansågs ett alternativ vara att på dessa myndigheters eget initiativ inleda utveckling av lagstiftningen om rätten till information. Eftersom det å andra sidan är fråga om att öka de behöriga tillsynsmyndigheternas rätt att få information i anslutning till tillsynen över social- och marknadslagstiftningen inom vägtransporter, kan transportservicelagen anses vara rätt lag. Om bestämmelser om rätten till information i anknytning till social- och marknadslagstiftningen inom vägtransporter hade tagits in i olika lagar, kunde konsekvenserna ha varit förvirring.

För att säkerställa dataskyddet bedömdes det inte finnas andra alternativ än att ta in formuleringen i transportservicelagen på det sätt som ändringen av artikeln om dataskydd i färdskrivarförordningen förutsätter. I bedömningspromemorian antog man att ändringen inte kräver ändringar i den nationella lagstiftningen, men på grund av saken betydelse föreslås det att en bestämmelse tas in i transportservicelagen. Det bedömdes dock vara fråga om lagstiftning som preciserar den allmänna dataskyddsförordningen, vilket i färdskrivarförordningen har uttryckts i en form där medlemsstaterna åläggs att nationellt säkerställa att behandlingen av personuppgifter i samband med färdskrivarförordningen genomförs endast för att konstatera att de särskilt uppräknade bestämmelserna följs.

Anmälan till kommissionen om tillämpliga nationella bestämmelser

Kör- och vilotidsförordningen förpliktar medlemsstaterna att tillämpa nationella bestämmelser på förare av bussar som används i lokaltrafik, vilka ger ett lämpligt skydd i fråga om tillåtna körtider samt obligatoriska raster och vilotider. Dessutom ska medlemsstaterna underrätta kommissionen om de relevanta nationella bestämmelser som tillämpas på dessa förare. Det har föreslagits att arbets- och näringsministeriet ska åläggas skyldighet att säkerställa att de nationella bestämmelserna tillämpas på förarna i fråga och att underrätta kommissionen, men alternativt skulle anmälningskyldigheten ha kunnat åläggas t.ex. Transport- och kommunikationsverket. I det föreslagna alternativet lades tyngdpunkten på den offentliga förvaltning som sköter behandlingen av arbetslagstiftning och kollektivavtalsärenden.

Föreslagna straffbestämmelser i transportservicelagen

Det föreslås att straffbestämmelser (påföljder, ändringssökande och straffbestämmelser) fogas till 32 kap. i avdelning VII i transportservicelagen när det gäller olovligt bedrivande av yrkesmässig trafik, felaktig registrering av fordon som används i trafik, beställningsförseelse vid transport samt brott mot sociallagstiftningen inom vägtransporter.

För sådant olovligt bedrivande av yrkesmässig trafik som avses i 262 § i transportservicelagen föreslås det böter eller fängelse i högst sex månader, om inte gärningen är ringa och strängare straff för den inte föreskrivs någon annanstans i lag för brott mot cabotagebestämmelserna i förordningen om godstrafiktillstånd i samband med vägtransportsträckor för kombinerade transporter. Om begränsningarna i fråga om tid och transportvolym i bestämmelserna om cabotage trafik i artikel 8 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik överträds i samband med vägtransportsträckor för kombinerade transporter, är det inte längre fråga om tillfällig transport på det sätt som avses i de förutsättningar som nämns i artikeln. Vid val mellan böter och fängelsestraff kan det prövas om gärningen i sin helhet är ringa och hurdan faktisk skada den har orsakat. Genom nationella straffbestämmelser strävar man efter att förhindra missbruk och uppkomsten av grå ekonomi inom branschen. Ett alternativ till den föreslagna straffbestämmelsen kunde vara en anmärkning. Eftersom det emellertid rör sig om otillåten yrkesmässig trafik kan anmärkning inte anses vara en tillräcklig åtgärd.

Det har också föreslagits att försummelse att göra en sådan registrering av godstrafik hos Transport- och kommunikationsverket som avses i 16 § ska jämföras med olovligt bedrivande av yrkesmässig trafik, varvid tjänsteleverantören, om gärningen inte är ringa eller om strängare straff för den inte föreskrivs någon annanstans i lag, för olovligt bedrivande av yrkesmässig trafik ska dömas till böter eller fängelse i högst sex månader. Ett alternativ till detta kunde ha varit t.ex. en anmärkning från tillsynsmyndigheten till tjänsteleverantören, men en anmärkning kan med tanke på hur allvarlig gärningen är inte anses vara en tillräcklig åtgärd. Till anmärkningen kunde eventuellt fogas en administrativ avgift eller vite som tillsynsmyndigheten påför

tjänsteleverantören, vilket sannolikt i någon mån skulle effektiviserar en uppmaning att rätta till saken. Dessa alternativ har dock ansetts komplicera tillsynspraxis, eftersom registrering för godstrafiken i fråga kan anses vara lika viktig information för tillstånds- och tillsynsmyndigheterna som information om vem som innehar godstrafiktillstånd.

För att säkerställa att innehavare av person- och godstrafiktillstånd och i 16 § avsedda tjänsteleverantörer av motordrivna fordon som används i trafik gör en korrekt registrering av motorfordon som används i trafik, har det föreslagits att en straffbestämmelse fogas till 262 a §. En innehavare av person- eller godstrafiktillstånd eller en tjänsteleverantör som avses i 16 § ska för felaktig fordonsregistrering dömas till böter, om gärningen har begåtts uppsåtligen eller av grov oaktsamhet och om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag. Som en alternativ påföljd för sådan felaktig registrering av motordrivna fordon kunde man tänka sig t.ex. tillsynsmyndighetens anmärkning om hur bristen ska korrigeras. Problemet kan anses vara att en sådan anmärkning inte är en tillräcklig åtgärd för att innehavare av person- och godstrafiktillstånd och de tjänsteleverantörer som nämns i 16 § på behörigt sätt ska registrera sina motordrivna fordon i trafik- och transportregistret. Korrekta registreringar görs inte av de aktörer som vill dra nytta av trafikförsäkringspremierna i förhållande till konkurrenterna, varför bötesstraff kan anses stå i rätt proportion till gärningens menlighet, skadlighet och klandervärdhet.

Det föreslås att det till 263 § om brott mot beställning av transport fogas en straffbestämmelse som gäller påföljder för avsändare, speditörer, leverantörer och underleverantörer i sådana fall där de med beaktande av alla relevanta omständigheter har vetat eller borde ha vetat att de transporttjänster som de beställt är förenade med brott mot förordningen om tillstånd för godstrafik. Avsändaren, speditören, leverantören och underleverantören kan i förekommande fall dömas till böter för brott mot beställning av transport. Som ett alternativ till den straffbestämmelse som föreslås i transportservicelagen kunde man ha haft anmärkning eller fängelsestraff. Utifrån en helhetsbedömning är en anmärkning dock ett otillräckligt straff med beaktande av gärningens uppsåtlighet. Trafikidkarna ska ha lika verksamhetsförutsättningar, varvid avsaknaden av en effektiv straffbestämmelse inverkar negativt på konkurrensen och arbetsförhållandena. Ett fängelsestraff kan å andra sidan inte anses ligga i linje med straffbestämmelsen om beställningsförseelse i anslutning till beställarens ansvar för godstransport.

Det har föreslagits att det till samma 263 § som reglerar brott mot beställning av transport fogas en straffbestämmelse som gäller beställaren av godstransport eller dennes företrädare i sådana fall där beställaren med beaktande av alla relevanta omständigheter borde ha vetat att den transport som beställaren betalat har varit överlastad vid mottagandet. Beställaren eller dennes företrädare kan i förekommande fall dömas till böter för brott mot beställning av transport. Ett alternativ till den straffbestämmelse som föreslås i transportservicelagen kunde ha varit att endast försummelse av utredningsskyldigheten enligt 14 § men inte mottagande av last skulle bestraffas vid hot om böter. En sådan påföljd har dock bedömts vara otillräcklig i förhållande till dess syfte att minska antalet överlastade fordon i trafiken och förbättra trafiksäkerheten. Dessutom, om det inte är straffbart åtminstone vid hot om böter att medvetet ta emot överlast, är det sannolikt att tillsynen och de tillsynsåtgärder som följer därav förblir obefintliga.

I anslutning till brott mot sociallagstiftningen inom vägtransporter föreslås det att transportören, den som upprättat tidtabellen eller dennes företrädare vid hot om böter i fortsättningen kan hållas ansvarig för brott mot förarens kör- och vilotider eller användningen av färdskrivare. I samband med att transportservicelagen trädde i kraft slopades den ansvarsparagraf som gällde beställaren av transporten, den som upprättar tidtabellen eller dennes företrädare, och frågan behandlades i en regeringsproposition (145/2017). Åtgärden baserade sig på att det redan finns bestämmelser om gärningen i 5 kap. i strafflagen. Det har dock upplevts som mycket svårt att bevisa anstiftan, eftersom det är fråga om så kallad psykisk påverkan, varför man i enlighet med

paragrafen i strafflagen inte har kunnat döma den som beställt transporten, den som gjort upp tidtabellen eller dennes företrädare. Ett alternativ till den straffbestämmelse som föreslås bli fogad till transportservicelagen kan anses vara att bibehålla nuläget, vilket dock såväl tillsynsmyndigheterna som transportsektorn överlag har ansetts vara otillräckligt. Den anstiftan till brott som nämns i 5 kap. i strafflagen uppfyller inte det krav som kan ställas på en bestämmelse för att den ska utlösa beställarens, tidtabellsupprättarens eller dennes företrädarens ansvar. Ett bötesstraff kan anses stå i rätt proportion till gärningens menlighet, skadlighet, farlighet och klandervärdhet.

5.2 Lagstiftning och andra handlingsmodeller i utlandet

I samband med bredningen av propositionen tillfrågades de nordiska grannländerna om hur de planerar att genomföra eller redan har genomfört verkställighetsåtgärder med anledning av EU-rättsakten, särskilt i fråga om de bestämmelser som ger ett nationellt spelrum. Eftersom det nationella genomförandet ännu var på hälft hade ministerierna i de berörda medlemsländerna inga klara planer eller metoder att dela med sig.

Danmark har sedan den 1 januari 2021 tillämpat enhetliga löneregler med stöd av vilka transportföretag ska betala ersättning enligt minimilön inom den danska transportsektorn till förare som kör cabotagetransporter på vägtransportsträckor som utgör en del av internationella kombinerade transporter. En förare ska vid kontroll kunna visa upp arbetsavtal, transportavtal samt löneintyg eller motsvarande dokument av vilket det framgår vilka transporter av detta slag som utförts under det senaste året och antalet arbetstimmar samt ersättningar för dem.

6 Remissvar

Kommunikationsministeriet begärde utlåtanden av intressentgrupper om utkastet till regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagar om ändring av lagen om transportservice, lagen om utstationering av arbetstagare och lagen om överlastavgift. Intressentgrupperna kunde lämna sina utlåtanden på webbplatsen lausuntopalvelu.fi mellan den 12 maj och den 23 juni 2021. I fråga om den svenskspråkiga versionen förlängdes remisstiden till den 15 juli 2021.

Inom utsatt tid lämnades sammanlagt 22 utlåtanden. Utlåtanden lämnades av Logistiikkayritysten liitto ry, Bil- och transportbranschens arbetarförbund AKT ry, Autoliikenteen työnatajaliitto ry, Regionförvaltningsverket i Sydvästra Finland (arbetarskyddets verksamhetsområde samt tillsynen över sociallagstiftningen inom vägtransporter), Suomen taksiliitto ry, Helsingin taksi-autoilijat ry, Hämeen taksiyrittäjät ry, Joensuun taksi Oy, Lähitaksi Oy, Turun seudun taksiyrittäjät ry, Itä-Suomen taksiyrittäjät ry. Enheten för utredning av grå ekonomi, Tullen, Arbets- och näringsministeriet, Skogsindustrin rf, Rahtarit ry, Suomen huolinta- ja logistiikkaliitto ry, Transport- och kommunikationsverket, Finlands transport och logistik SKAL ry, Inrikesministeriet och Justitieministeriet.

I det följande presenteras de viktigaste kommentarerna. Ett sammandrag av utlåtandena finns i sin helhet tillgängligt i lagstiftningsprojektets projektfönster⁴⁸ eller hos kommunikationsministeriet (kirjaamo@lvm.fi).

⁴⁸ Projekt: Genomförande av bestämmelser som gäller det sociala regelverket och marknaden i EU:s rörlighetspaket för vägtransporter. Åtkomstsätt: <https://valtioneuvosto.fi/sv/projektet?tunnus=LVM062:00/2020>

Remissinstanserna ansåg att propositionens mål att förenhetliga social- och marknadslagstiftningen inom vägtransporter, främja en rättvis och jämlik konkurrens samt förbättra trafiksäkerheten till alla delar kunde anses vara mycket bra för hela transportsektorn. Remissinstanserna förhöll sig allmänt taget positivt till de föreslagna ändringarna men kom med vissa preciseringsförslag. Framförallt ansågs det att ett utvidgat informationsutbyte mellan myndigheterna skulle öka myndighetstillsynens genomslag och effektivitet. Samtidigt betonades det att ett ökat informationsutbyte kräver tillräckliga resurser för att fungera.

I merparten av utlåtandena ansåg man att beställarens faktiska möjligheter att påverka uppkomsten av överlast i olika skeden av transportkedjan bör beaktas bättre när beställarens ansvar definieras. Den överskridning med fem (eller tio) procent som nämns i 4 § i lagen om överlastavgift och som kan tillämpas vid fastställandet av överlastavgiften också fråga om beställaren, anses vara ett mycket bra tillägg till lagstiftningen, särskilt med beaktande av väderförhållandena.

Bil- och transportbranschens arbetarförbund AKT ry och Autoliikenteen työnantajaliitto ry (ALT) ansåg att befrielse från ansvar bör gälla om beställaren i transportavtalet har sört för att det transportföretag som är underleverantör inte transporterar överlast. Det ansågs problematiskt särskilt ur praktisk synvinkel om beställaren när den tar emot lasten märker att fordonet är överlastat. Särskilt Skogsindustrin rf påpekade i sitt utlåtande att det föreslagna tillägget om beställningsförseelse kan försämra trafiksäkerheten om beställaren upplever att avvisande av en transport tillbaka till vägtrafiken är ett lagligt tillvägagångssätt för att undvika att betala för och motta lasten eller att minska på lasten i närheten av mottagningsplatsen.

Suomen taksiliitto ry betonade i sitt utlåtande att de anser det nödvändigt att kräva registrering av de fordon som företag använder i trafiken så att fordon och innehavare av trafiktillstånd kan sammankopplas och därför bör 17 § 2 mom. också gälla fordon som används i taxitrafik. Taxitrafiken bör behandlas på samma sätt som annan person- och godstrafik, och paragrafen i fråga gäller även i övrigt taxitrafiken. Taxiföretagarna i Hämeen taksiyrittäjät ry, Lähitaksi oy, Turun seudun taksiyrittäjät ry, Itä-Suomen taksiyrittäjät och Helsingin taksiautotilijat ry instämde i Suomen taksiliitto ry:s ståndpunkt. Suomen taksiiliitto ry understödde också en skärpning av kraven på ett gott anseende i anslutning till trafiktillstånd, och ansåg att begränsningen i 8 § 5 mom. av kravet på gott anseende hos dem som ansöker om taxitrafiktillstånd är ogrundad. I taxitrafiken transporteras ensamresande personer, varvid det med beaktande av deras säkerhet rentav är mer motiverat att ställa striktare krav på ett gott anseende än i godstrafiken.

Inrikesministeriet ansåg i sitt utlåtande att propositionens mål är värda att understöda och ansåg det likaså viktigt att man i utkastet till propositionen genomför åtgärder för bekämpning av grå ekonomi inom transportsektorn. Inrikesministeriet ansåg vidare att det är motiverat att utvidga beställarens utredningsskyldighet och att utfärda närmare bestämmelser om informationsutbytet mellan myndigheterna. När det gäller 8 § i transportservicelagen ansåg inrikesministeriet det motiverat att bedömningen av en fysisk persons goda anseende preciseras, men föreslog justeringar och tekniska ändringar i paragrafen när det gäller brottsliga gärningar. I fråga om 14 § understödde inrikesministeriet utvidgningen av beställarens ansvar. I fråga om 39 § i transportservicelagen fann inrikesministeriet det motiverat att benämningen polis ändras till polisman och att Gränsbevakningsväsendet ges motsvarande befogenheter som polisen och Tullen för närvarande har. I fråga om 202 § i transportservicelagen föreslog inrikesministeriet att Gränsbevakningsväsendet och eventuellt också Tullen under vissa förutsättningar ska få rätt att utföra husrannsakan eller platsgenomsökning på samma sätt som polisen för närvarande har. När det gäller straffbestämmelserna ansåg inrikesministeriet att de föreslagna preciseringarna är motiverade.

Justitieministeriet ansåg i sitt utlåtande att specialmotiveringen till 202 § i transportservicelagen bör preciseras i fråga om myndigheternas rätt att använda maktmedel. Justitieministeriet ansåg det också motiverat att de nya befogenheter som planerats för myndigheterna behandlas närmare i avsnittet förhållande till grundlagen och lagstiftningsordning i propositionen. Detta med tanke på legalitetsprincipen i 2 § 3 mom. i grundlagen. Enligt justitieministeriets uppfattning är förhindrande av fortsatt körning i själva verket en begränsning av rörelsefriheten enligt 9 § i grundlagen. I den mån det vid behov är möjligt att använda maktmedel för att förhindra körning, borde kopplingen till de grundläggande fri- och rättigheterna bedömas också mot bakgrund av 7 § i grundlagen. Bedömningen bör göras med beaktande av de allmänna förutsättningarna för att begränsa de grundläggande fri- och rättigheterna. När det gäller straffbestämmelserna ansåg justitieministeriet att man vid prövningen av behovet av straffbestämmelser bör beakta att straffbeläggande av en gärning endast är ett styrmedel i sista hand. Det föreslogs att motiveringen till straffbestämmelserna förtydligas närmare genom beskrivningar eller exempel, t.ex. hur gärningens ringa betydelse bedöms. I fråga om 263 § i transportservicelagen uppmanade justitieministeriet beredningen att förtydliga och korrigera antingen bestämmelsens ordalydelse eller motiveringen särskilt till den del de gäller befrielse från beställarens ansvar.

När det gäller rätten att få uppgifter konstaterade justitieministeriet att det i den fortsatta beredningen ska bedömas exakt hurdana informationsbehov olika myndigheter de facto har, varefter regleringen genomförs med bestämmelser om rätt till information eller rätt att lämna information. Enligt den föreslagna 200 § i transportservicelagen kan personuppgifter som framgår av färdskrivaruppgifterna användas för att konstatera om lagstiftningen följts. Enligt justitieministeriets syn är det fråga om reglering om hör till dataskyddsförordningens tillämpningsområde och precisering nationell lagstiftning är möjlig endast när dataskyddsförordningen uttryckligen lämnar medlemsstaterna nationellt regleringsutrymme. Det ska gå att påvisa vilken artikel i dataskyddsförordningen som de särskilda bestämmelserna om behandling av personuppgifter grundar sig på och den rättsliga grunden för behandlingen måste specificeras.

Justitieministeriet ansåg att det med hänsyn till de grundläggande fri- och rättigheterna är lämpligt att också sambandet med EU:s stadga om de grundläggande rättigheterna framgår av propositionen. Ministeriet ansåg det likaså motiverat att den nya reglering som planeras i 19 § i lagförslaget bedöms som en begränsning i anknytning till 15 § i grundlagen, eftersom de planerade bestämmelsen i praktiken begränsar hur trafikidkaren kan använda sin transportmateriel.

I den mån det har varit möjligt har de förslag som lagts fram under remissbehandling beaktats. Taxiförbundets och taxibranschens förslag i fråga om ett gott anseende betraktades som viktiga iakttagelser men de har inte beaktats i propositionen eftersom EU:s förordning om trafikidkare inte tillämpas på taxitrafik. Också i fråga om registrering för uteslutande innehav av fordon som används i trafik ansågs sambandet med kraven i EU:s förordning om trafikidkare om att fordon och trafiktillstånd ska kunna sammankopplas vara avgörande, varför det inte föreslogs att kravet ska tillämpas på taxitrafik. Under den fortsatta beredningen har särskild uppmärksamhet fäst vid frågor som gäller befrielse från beställarens ansvar, vid att myndigheternas rätt att få information är noggrant och exakt avgränsad och vid förutsättningarna för att bevilja tillstånd.

7 Specialmotivering

7.1 Lag om ändring av transportservicelagen

3 §. Transport av personer och gods på väg. I enlighet med ändringsförordning (EU) 2020/1055 ändras artikel 7.1 i förordningen om trafikidkare och artikel 1.5 i förordningen om tillsyn. I enlighet med detta fogas det till paragrafens 1 mom. en ny 3 punkt, där det konstateras att till-

lämpningsområdet för förordningen om tillstånd för godstrafik utvidgas till yrkesmässig transport av gods på väg i internationell trafik med fordon eller fordonskombinationer med en största totalmassa som överstiger 2,5 ton men inte 3,5 ton (godstrafiktillstånd). De krav som ställs på den som bedriver yrkesmässig godstrafik följer av förordningen om trafikidkare och förordningen om tillstånd för godstrafik.

Eftersom enheten i SI-systemet tidigare har uppgetts i kilogram föreslås det som en teknisk korrigering att totalmassan för fordon och fordonskombinationer i paragrafens 1 mom. 2 punkten och i den nya punkten anges i ton (ton=1 000 kilogram). I paragrafens 1 mom. görs dessutom en teknisk korrigering i den finska texten. Ändringen påverkar inte den svenska texten.

5 §. Beviljande av persontrafiktillstånd och godstrafiktillstånd. Paragrafens 1–3 mom. föreslås bli ändrade så att de motsvarar de krav som i förordningen om trafikidkare ställs på den som yrkesmässigt bedriver godstransporter på väg, på det sätt som kraven har ändrats genom ändringsförordning (EU) 2020/1055. Som ett ytterligare villkor för att få tillstånd fogas kravet på tillståndshavarens FO-nummer. I paragrafens 3 mom. föreslås det att ordet företag ersätts med juridisk person för att begreppen ska vara enhetliga och för att en ny ansvarsaktör ska kunna fogas till de aktörer vilka förutsätts ha ett gott anseende.

Hänvisningen i paragrafens 1 mom. 2 punkten till artiklarna i förordningen om trafikidkare föreslås bli ändrade så att ett krav för att kunna bevilja en fysisk persons tillstånd skulle sammanfalla med de villkor som ställs i artiklarna 4–8 i förordningen om trafikidkare. På så sätt skulle villkoren i artikel 5 om etablering, som tidigare saknats i lagrummet, implementeras i den nationella lagstiftningen och tydligt utgöra ett villkor för beviljande av tillstånd på det sätt som förordningen om trafikidkare kräver. I nuvarande praxis har artikel 5 i förordningen om trafikidkare tillämpats i enlighet med förordningen, men det har inte hänvisats till den artikeln i den nationella lagstiftningen och med den föreslagna ändringen skulle läget bli tydligare.

Paragrafens 1 mom. 3 punkten föreslås bli ändrad så att i paragrafen såsom villkor för beviljande av tillstånd när det gäller fysiska personer endast skulle nämnas försättande i konkurs. I fortsättningen skulle inget avseende fästas vid sammanslutningar där en fysisk person har bestämmande inflytande på det sätt som avses i 2 kap. 4 § i värdepappersmarknadslagen (746/2012), vilket innebär att konkurskopplingen skulle sakna betydelse. Kravet på att en fysisk person inte får vara försatt i konkurs grundar sig på artikel 7.1 i förordningen om trafikidkare på det sätt som lagrummet kompletterats genom ändringsförordning (EU) 2020/1055.

Det föreslås att 1 mom. 4 punkten ändras så att i fråga om försummelse av fysiska personers betalningsskyldigheter ska även i fortsättningen beaktas sådana som hänför sig till skatter, lagstadgade pensions-, olycksfalls- eller arbetslöshetsförsäkringspremier eller avgifter som Tul-len tar ut och i fortsättningen även obetalda skulder till offentligt rättsliga samfund som beror på bedrivande av näringsverksamhet. Kravet på att skulder som är föremål för utsökning och som har återburits med medellöshetsintyg ska beaktas stryks ur punkten och således ska alla ovan nämnda försummelse av skyldigheter i fortsättningen beaktas.

Enligt artikel 7.1 a, som har fogats till förordningen om trafikidkare men stöd av ändringsförordning (EU) 2020/1055, tillåts medlemsstaterna att kräva att ett företag, en trafikansvarig eller någon annan person som på det sätt som medlemsstaten eventuellt anser var relevant inte har några utestående än personliga skulder till offentligt rättsliga samfund. Syftet med förordningen om ändring av EU:s förordning om trafikidkare har varit att säkerställa landsvägssektorns tillförlitlighet genom att ge medlemsstaterna möjligheter att kräva att betalningsskyldigheter till förmån för offentligt samfund, såsom mervärdesskatteskulder och socialskyddsavgifter sköts.

Offentligrättsliga samfund är bildade genom lagstiftningsåtgärder och de sköter offentliga förvaltningsuppgifter. Dessa samfunds syften och verksamhet regleras genom lag eller förordning. Offentliga samfund sköter offentliga förvaltningsuppgifter och utövar offentlig makt. Enligt 124 § i grundlagen kan offentliga förvaltningsuppgifter endast genom lag eller med stöd av lag anförtros andra än myndigheter, om det behövs för en ändamålsenlig skötsel av uppgifterna och om det inte äventyrar de grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten eller andra krav på god förvaltning. Uppgifter som innebär betydande utövning av offentlig makt får dock ges endast myndigheter.

I 4 § 2 mom. i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet definieras aktörer som utövar offentlig makt som sådana som enligt en lag, en bestämmelse eller en föreskrift som meddelats med stöd av en lag eller förordning utför ett offentligt uppdrag. Sådana är bland annat Pensions- och skyddscentralen och arbetspensionsbolagen när de sköter sin uppgift som gäller lagstadgad arbetspension, Olycksfallsförsäkringscentralen när den sköter sin uppgift som gäller lagstadgad olycksfallsförsäkring samt Sysselsättningsfonden när den sköter sin uppgift som gäller arbetslöshetsförsäkring.

När det gäller fysiska personer granskas alla lagstadgade avgifter för näringsverksamhet, till vilka hör olika typer av skatter samt socialförsäkringsavgifter såsom sjukförsäkringspremie, arbetspensionsförsäkringsavgift, arbetslöshetsförsäkringspremie, olycksfalls- och yrkessjukdomsförsäkringspremie och grupplivförsäkringspremie samt avgifter som Tullen tar ut. Utöver dessa beaktas i fråga om fysiska personer eventuella andra skulder till offentligrättsliga samfund som föranleds av näringsverksamhet.

I fråga om skuldernas belopp kvarstår också den tidigare punkten, enligt vilken skulderna ska vara mer än ringa i förhållande till en fysisk persons betalningsfråga.

Det föreslås att paragrafens 1 mom. 5–7 punkten upphävs till följd av de ändringar i EU:s förordning om trafikidkare som har trätt i kraft med stöd av ändringsförordning (EU) 2020/1055.

Till paragrafens 1 mom. föreslås bli fogat en ny punkt, som efter de tidigare 5–7 punkterna som nu upphävs, blir punkt 5 och där det föreskrivs att ett villkor för beviljande av tillstånd är ett FO-nummer enligt 9 § i företags- och organisationsdatalagen (244/2001).

FO-nummer har också hittills krävts innan trafikidkandet får inledas, varför kravet på FO-nummer som en förutsättning för beviljande av tillstånd är tydligare för den som ansöker om tillstånd och stärker i synnerhet syftet med att inleda kommersiell verksamhet i fråga om godstrafik. För närvarande ska FO-nummer förvärfvas innan trafikidkandet inleds, så i det avseendet förblir kravet oförändrat, men tidpunkten för att skaffa FO-nummer tidigareläggs och numret ska i fortsättningen anmälas när tillstånd söks och tillstånd kan beviljas först efter det att så har skett. Det FO-nummer som anmäls till Transport- och kommunikationsverket ska användas i tillståndshavarens näringsverksamhet och tillståndshavarens verksamhet får inte ha upphört. På så sätt förbättras förutsättningarna för skattekontroll och tillståndstillsyn, eftersom man vid uppföljningen och informationsutbytet mellan myndigheterna på ett heltäckande sätt kan utnyttja de system som redan används vid uppföljningen av företagsbeskattning och tillsynsåtgärderna kan inriktas på företag som genuint bedriver affärsverksamhet. Också andra myndigheter, såsom arbetarskyddsmyndigheten, skulle dra nytta av att rikta tillsynen och av rapportering på basis av FO-nummer.

Persontrafik tillstånd och godstrafiktillstånd är avsedda för yrkesmässiga transporter. I förordningen om trafikidkare avses med företag en fysisk eller juridisk person, oavsett huruvida verksamheten bedrivs i vinstsyfte, eller en sammanslutning eller en grupp av personer som inte är

juridisk personer, oavsett huruvida verksamheten drivs i vinstsyfte, eller ett offentligt organ, oavsett om detta självt är en juridisk person eller är beroende av en myndighet som är en juridisk person, som bedriver persontransporter eller varje fysisk eller juridisk person som i kommersiellt syfte bedriver godstransporter. För att en yrkesmässig verksamhet och därmed ett kommersiellt syfte ska kunna förverkligas kan ett FO-nummer anses vara nödvändigt och kravet på FO-nummer vid ansökan om tillstånd ger tillståndsgivaren möjlighet att kontrollera verksamhetens kommersiella syfte och yrkesmässighet.

Transport- och kommunikationsverket ska enligt förslaget i samband med behandlingen av tillståndsansökan kontrollera att FO-numret finns innan tillstånd beviljas. Enligt 9 § i företags- och organisationsdatalagen ges en registreringskyldig ett företags och organisationsnummer utgående från en etableringsanmälan som den registreringskyldiga har gjort i enlighet med 10 §.

De innehavare av person- eller godstrafiktillstånd som vid tidpunkten för ikraftträdandet av den föreslagna lagen inte har ett FO-nummer ska skaffa ett sådant inom tre månader från lagens ikraftträdande. Trafik- och kommunikationsverket kan med stöd av 242 § 2 mom. 1 punkten i transportservicelagen återkalla tillståndet om tillståndshavaren inte har skaffat FO-nummer inom utsatt tid.

Hänvisningen i paragrafens 2 mom. 1 punkten till artiklarna i förordningen om trafikidkare föreslås bli ändrade så att en förutsättning för beviljande av tillstånd för en juridisk person i fortsättningen är de villkor för yrkesutövning som anges i artiklarna 4–8 i förordningen om trafikidkare, varvid också kraven på etablering i artikel 5, som tidigare saknats i punkten, ska tas in i den nationella lagstiftningen och tydligt vara en förutsättning för beviljande av tillstånd på det sätt som nämns i förordningen. I nuvarande praxis har artikel 5 i förordningen om trafikidkare tillämpats i enlighet med förordningen, men i den nationella lagstiftningen har det inte hänvisats till den på samma sätt som till andra artiklar, och för tydlighetens skull korrigeras detta i och med lagändringen.

Det föreslås att paragrafens 2 mom. 2 punkten ändras så att en förutsättning för beviljande av tillstånd är att en juridisk person inte har försatts i konkurs. I fortsättningen beaktas inte en i 2 § i lagen om Enheten för utredning av grå ekonomi (1207/2010) avsedd organisationspersons konkurs, det vill säga en konkurskoppling, eller en sammanslutnings konkurs, där dessa personer har bestämmande inflytande på det sätt som avses i 2 kap. 4 § i värdepappersmarknadslagen (746/2012). Kravet på att en juridisk person inte får vara försatt i konkurs grundar sig på artikel 7.1 a i förordningen om trafikidkare, som har fogats till förordningen genom ändringsförordning (EU) 2020/1055.

Det föreslås att 2 mom. 3 punkten ändras så att i fråga om försummelser av en juridisk persons betalningsskyldigheter ska även i fortsättningen beaktas försummelser av skyldigheter som hänförelse till skatter, lagstadgade pensions-, olycksfalls- eller arbetslöshetsförsäkringspremier eller avgifter som Tullen tar ut och i fortsättningen även andra skulder till offentligrättsliga samfund som beror på bedrivande av näringsverksamhet. Kravet på att de skulder och skulder som är föremål för utsökning och som har återburits med medellöshetsintyg ska beaktas stryks ur punkten och således ska alla ovan nämnda försummelser av skyldigheter i fortsättningen beaktas.

Enligt artikel 7.1 a, som har fogats till förordningen om trafikidkare men stöd av ändringsförordning (EU) 2020/1055, tillåts medlemsstaterna att kräva att ett företag, en trafikansvarig eller någon annan person som på det sätt som medlemsstaten eventuellt anser var relevant inte har några utestående än personliga skulder till offentligrättsliga samfund. Syftet med förordningen

om ändring av EU:s förordning om trafikidkare har varit att säkerställa landsvägssektorns tillförlitlighet genom att ge medlemsstaterna möjligheter att kräva att betalningsskyldigheter till förmån för offentliga samfund, såsom mervärdesskatteskulder och socialskyddsavgifter sköts.

Offentligrättsliga samfund är bildade genom lagstiftningsåtgärder och de sköter offentliga förvaltningsuppgifter. Dessa samfunds syften och verksamhet regleras genom lag eller förordning. Offentliga samfund sköter offentliga förvaltningsuppgifter och utövar offentlig makt. Enligt 124 § i grundlagen kan offentliga förvaltningsuppgifter endast genom lag eller med stöd av lag anförtros andra än myndigheter, om det behövs för en ändamålsenlig skötsel av uppgifterna och om det inte äventyrar de grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten eller andra krav på god förvaltning. Uppgifter som innebär betydande utövning av offentlig makt får dock ges endast myndigheter.

I 4 § 2 mom. i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet definieras aktörer som utövar offentlig makt som sådana som enligt en lag, en bestämmelse eller en föreskrift som meddelats med stöd av en lag eller förordning utför ett offentligt uppdrag. Sådana är bland annat Pensionsmyndigheten och arbetspensionsbolagen när de sköter sin uppgift som gäller lagstadgad arbetspension, Olycksfallsförsäkringscentralen när den sköter sin uppgift som gäller lagstadgad olycksfallsförsäkring samt Sysselsättningsfonden när den sköter sin uppgift som gäller arbetslöshetsförsäkring.

När det gäller juridiska personer granskas alla lagstadgade avgifter för näringsverksamhet, till vilka hör olika typer av skatter samt socialförsäkringsavgifter såsom sjukförsäkringspremie, arbetspensionsförsäkringsavgift, arbetslöshetsförsäkringspremie, olycksfalls- och yrkessjukdomsförsäkringspremie och grupplivförsäkringspremie samt avgifter som Tullen tar ut. Utöver dessa beaktas i fråga om fysiska personer eventuella andra skulder till offentligrättsliga samfund som föranleds av näringsverksamhet.

I fråga om skuldernas belopp bibehålls den precisering som tidigare fanns i punkten, dvs. att skulderna ska vara mer än ringa i förhållande till en fysisk persons betalningsförmåga.

Det föreslås att paragrafens 2 mom. 4–6 punkten upphävs till följd av de ändringar i EU:s förordning om trafikidkare, som har trätt i kraft med stöd av ändringsförordningen (EU) 2020/1055.

Det föreslås att paragrafens 3 mom. ändras så att av den trafikansvariga krävs att denne uppfyller de villkor som anges i 5 § 1 mom. 1 punkten, utöver att det tidigare redan har krävts att de villkor som anges i 5 punkten ska uppfyllas. Dessutom föreslås det att 3 mom. ändras så att uttrycket juridisk person används i stället för begreppet företag, varvid begreppet motsvarar indelningen av definitionen av företag i fysiska och juridiska personer i artikel 2 i förordningen om trafikidkare samt indelningen i paragrafer om förutsättningarna för beviljande av tillstånd för fysiska respektive juridiska personer. Dessutom fogas till 3 mom. styrelseordföranden samt den enda ordinarie styrelsemedlemmen till de ansvariga aktörer hos juridiska personer som ska uppfylla kraven på ett gott anseende. Detta tillägg grundar sig på den möjlighet som artikel 6 i EU-förordningen om trafikidkare ger medlemsstaterna att själva bestämma vilka personer som ska uppfylla kravet på ett gott anseende.

Tillträde till att yrkesmässigt bedriva vägtransporter är beroende av att det berörda företaget har ett gott anseende och därför har det i ändringsförordning (EU) 2020/1055 ansetts nödvändigt att klargöra vilka personer som ska beaktas när ett gott anseende bedöms. Enligt 6 kap. 2 § i aktiebolagslagen (624/2000) svarar styrelsen för bolagets förvaltning och för att bolagets verksamhet

är ändamålsenligt organiserad. Styrelsen svarar dessutom för att tillsynen över bolagets bokföring och medelsförvaltning är ordnat på behörigt sätt. Styrelsens ordförande svarar för att styrelsen sammanträder och ska omsorgsfullt främja bolaget intressen. Bestämmelser om styrelsemedlemmarnas skadeståndsansvar finns i 22 kap 1 §. Det är motiverat att styrelsens ordförande, eller den enda ordinarie styrelsemedlemmen i de fall då det enligt aktiebolagslagen inte är nödvändigt att välja en styrelseordförande, utöver den juridiska person som ansöker om tillstånd, verkställande direktören och de ansvariga bolagsmännen innefattas i bedömningen av ett gott anseende med beaktande av de uppgifter och det ansvar som ålagts honom eller henne.

8 §. *Gott anseende hos fysiska personer inom tillståndspliktig vägtrafik.* Det föreslås att paragrafen ändras så att den motsvarar förordningen om trafikidkare, sådan den lyder genom ändringsförordning (EU) 2020/1055.

Ordalydelsen i 1 mom. ändras så att det i fortsättningen ska föreskrivas om de faktorer som vid bedömningen äventyrar anseendet för en trafikansvarig eller en fysisk person, i stället för om de faktorer utifrån vilka det kan konstateras att en fysisk person inte har ett gott anseende.

Bedömningen ska ske på två nivåer och först fastställs med stöd av 8 § 1 mom. de faktorer som äventyrar anseendet och därefter bedöms med stöd av 2 mom. om en fysisk person med hänsyn till dem är olämplig att bedriva yrkesmässig trafik. I och med ändringen av paragrafen framgår bedömningssättet tydligare.

Till 1 mom. 1 punkten fogas omnämnande av brott mot bestämmelserna om människohandel, narkotikahandel eller ordnande av olaglig inresa. Dessa ska beaktas vid bedömningen av gott anseende. Också i 2 och 3 mom. hänvisas det till dessa brott.

I enlighet med artikel 6 underpunkt 3 led a i förordningen om trafikidkare ska förutsättningarna för bedömningen av gott anseende omfatta åtminstone de områden som nämns i den punkten och där det finns skäl att ifrågasätta den trafikansvarigas goda anseende på grund av fällande domar eller sanktioner för allvarliga överträdelse av nationella regler. Minimikraven i förordningen innefattar brott som har samband med människohandel och narkotikahandel, som inte utöver de brottstyper som ingår förteckning har tagits in i den nationella lagstiftningen. Genom propositionen kompletteras den förteckning över brottstyper som tagits in i den nationella lagstiftningen. Utifrån den nationella granskningen och med beaktande av att regleringen gäller både internationell trafik och persontrafik föreslås det dessutom att en bestämmelse om ordnande av olaglig inresa tas in i 8 § 1 mom. Enligt 1 mom. ska en bötesdom beaktas vid bedömningen och som en ytterligare faktor som inverkar på bedömningen av ett gott anseende ska avseende fästas vid om en person under de senaste två åren har dömts till bötesstraff för minst fyra av de brott som nämns i momentet.

Med människohandel avses sådana brott som gäller människohandel och grov människohandel och som beskrivs i 25 kap. 3 och 3 a § i strafflagen (SL 39/1889).

Med brott som gäller narkotikahandel avses narkotikabrott enligt 50 kap. 1–4 a § i strafflagen, dvs. narkotikabrott, grovt narkotikabrott, straffbart bruk av narkotika, förberedelse till narkotikabrott samt främjande av narkotikabrott och grovt främjande av narkotikabrott.

Inom Europeiska unionens område ökar de olagliga inresorna och är ofta förenade med internationell organiserad brottslighet. Syftet med att bekämpa olaglig inresa är att förebygga olagliga inresor i Finland och ordnande av dem, människohandel och annan brottslighet med anknytning till olaglig inresa. Med ordnande av olaglig inresa avses ordnande av olaglig inresa enligt 17 kap. 8 § i strafflagen samt grovt ordnande av olaglig inresa enligt 8 a §.

Med människosmuggling avses i Finland ordnande av olaglig inresa. Ordnande av olaglig inresa är gränsöverskridande brottslighet som ofta har samband med annan allvarlig brottslighet. Verksamheten kan också vara förknippad med människohandel eller annan brottslighet och det är därför viktigt att myndigheterna försöker identifiera brottsoffren. Människosmuggling bedrivs av yrkesmässigt verksamma kriminella grupper som kan utsätta en person som förs in olagligt för omänskliga hälsomässiga och livshotande förhållanden. Personer som olagligt förs in i landet kan också bli utnyttjade på olika sätt. Åren 2019–2020 har det inletts cirka 70-80 förundersökningar som gäller ordnande av olaglig inresa.⁴⁹

Bedömningen av förutsättningarna för ett gott anseende enligt 8 § gäller fysiska personer och i 6 § 1 mom., som gäller beviljande av taxitrafiktillstånd för fysiska personer, hänvisas till dessa bedömningsgrunder. Paragrafen om ett gott anseende är avsedd att tillämpas på fysiska personer som ansöker om taxi-, person- eller godstrafiktillstånd, och dessutom tillämpas paragrafen på andra relevanta personer som medlemsstaten definierat som föremål för bedömning av ett gott anseende. De nya typer av brott som nu föreslås bli fogade till bedömningen av förutsättningarna för ett gott anseende kommer således att gälla alla former av tillstånd samt alla personer som hör till den krets av personer av vilka det förväntas ett gott anseende.

När taxitrafiktillstånd beviljas bedöms gott anseende på samma grunder som när det gäller sökande av person- och godstrafiktillstånd, med undantag för de krav som följer av förordningen om trafikidkare och som endast tillämpas på sökande av person- och godstrafiktillstånd. Taxitrafik kan bedrivas också med person- och godstrafiktillstånd enligt anmälan, varvid trafikidkareförordningen har tillämpats på trafikidkaren när tillståndet beviljats. Genom bestämmelser om förutsättningarna för beviljande av tillstånd säkerställs att sökanden kan ansvara för att företagets verksamhet sköts på behörigt sätt. Ett gott anseende är en av förutsättningarna för yrkesutövning. Det är motiverat att vid bedömningen av gott anseende beakta brott avseende människohandel, narkotikahandel och ordnande av olaglig inresa, med hänsyn till att det handlar om internationell trafik och därmed möjlighet att transportera såväl människor som gods över gränser. Genom ändringsförordning (EU) 2020/1055 har man å andra sidan lindrat villkoren för beviljande av tillstånd för person- och godstrafik, men samtidigt velat stärka de omständigheter som ska beaktas vid bedömningen av gott anseende genom att inkludera flera olika typer av brott i artikel 6.1 underpunkt tre led a och b i förordningen om trafikidkare. Det är motiverat att de bestämmelser om människohandel och narkotikahandel som ingår i EU:s förordning om trafikidkare och som utgör minimiförutsättning enligt förordningen men som saknas i den nationella lagstiftningen, nu tas in i den samtidigt som man utnyttjar möjligheten att på nationell nivå i bedömningen också inkludera ordnande av olaglig inresa. Det kan ytterligare konstateras att när det gäller taxitrafik bedöms föraren när körtillståndet beviljas medan det saknas motsvarande körtillstånd inom person- och godstrafiken.

Paragrafens 1 mom. 2 punkten föreslås bli preciserad så att i den i fråga om definitionen av brott hänvisas till 1 mom. 1 punkten i stället för till den tidigare hänvisningen till en artikel i förordningen om trafikidkare. Dessutom stryks hänvisningen till allvarliga överträdelser och i fortsättningen beaktas alla överträdelser inom de områden som nämns i 1 punkten. I denna punkt föreskrivs det vidare att som en faktor som inverkar på bedömningen av gott anseende ska beaktas om en person under de senaste två åren har påförts andra sanktioner än fängelse eller böter för minst fyra överträdelser av bestämmelser på de områden som avses.

⁴⁹ Åtgärdsprogram mot olaglig inresa och olaglig vistelse i landet för 2021–2024 – förebyggande av ett skuggsamhälle. <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/163305>

Paragrafens 1 mom. 3 punkten föreslås bli indelade i punkterna 3 och 4. Punkt 3 hänvisar i fråga om brottsrekvisitet till 1 mom. 1 punkten i stället för till en artikel i förordningen om trafikidkare och med stöd av den punkten beaktas andra sanktioner än fängelse eller böter för minst fyra överträdelser av bestämmelser på de områden som avses i 1 punkten som trafikidkaren under de senaste två åren har påförts.

Enligt 4 punkten beaktas de situationer där någon dömts till fängelse för en gärning som avses i 1 punkten och granskningsperioden i fråga om de ådömda straffen förlängs med tre år.

Genom den ändring som föreslås vad gäller bedömningen av förutsättningarna för ett gott anseende föreslås det att de fängelsestraffs som en fysisk person ådömts till följd av gärningar som räknas upp i 1 punkten ska beaktas under en femårsperiod i stället för den nuvarande tvåårsperioden. Genom en förlängning av granskningsperioden kan bedömningen av gott anseende inriktas på situationer där den som ansöker om tillstånd exempelvis på grund av en lång besvärprocess fortfarande avtjänar ett fängelsestraff när han eller hon ansöker om eller förnyar ett tillstånd. På så sätt kan man på tillräckligt lång sikt bedöma om förutsättningarna för ett gott anseende uppfylls. För att bedöma förutsättningarna för ett gott anseende ska medlemsstaterna fastställa de villkor som ett företag och den trafikansvariga ska uppfylla. I förordningen om trafikidkare nämns inte den tidsperiod under vilken brott som påverkar ett gott anseende ska beaktas. Granskningsperioden på två år i fråga om fängelsestraff har ofta aktualiserats vid ansökan om och beviljande av tillstånd och vid tillsyn. Vid tillsynen kommer tillståndshavarens förseelser fram först i efterhand och de kan ha gått till och med ett halvt eller rentav ett år sedan händelsen inträffade. Det finns situationer där den myndighet som beviljar tillstånd får kännedom om det inträffade först i det skedet då tillståndshavaren ansöker om tilläggstillstånd eller förnysetillstånd eller söker ändring i ett sådant. Tillståndsperioden är för närvarande 10 år och lagen innehåller inte någon skyldighet att regelbundet se över förutsättningarna för beviljande av tillstånd. Det här innebär att information om alla domar inte nödvändigtvis når tillståndsmyndigheten i tid, ens trots att polisen enligt 200 § i transportservicelagen har en anmälnings-skyldighet. Inte heller polisen har all information om domar så att de systematiskt kunde under-rätta tillståndsmyndigheten om dem. De domar som kommer fram vid tillsynen blir i allmänhet kända. Det kan med andra ord gå så att även en tillståndshavare som dömts för ett allvarligt brott flyger under radarn vid bedömningen av gott anseende. Granskningsperioden på fem år gäller också i fråga om juridiska personer när det gäller samfundsbot enligt 9 §. Riskklassificeringsmallen är upplagd så att företags riskvärdering granskas flexibelt under tre års tid, vilket kan anses stå i strid med det faktum att gott anseende skulle granskas endast under en tvåårsperiod. Enligt 55 § om gott anseende, yrkesmässig kompetens och solvens inom järnvägstrafiken är bedömningsperioden för gott anseende när det gäller fängelsedomar fem år, vilket också är fallet enligt 61 § om spårbunden stadstrafik. Det anses därför motiverat att också i vägtrafiken förlängda granskningsperioden till fem år.

Ordalydelsen i 2 mom. förtydligas så att efter en granskning av de gärningar som beskrivs i 1 mom. 1–3 punkten kan en person enligt den nya ordalydelsen inte anses ha ett gott anseende om hans eller hennes anseende har äventyrats av ett skäl som nämns i 1 mom. och detta visar att han eller hon är uppenbart olämplig att bedriva yrkesmässig trafik. Den nya ordalydelsen förtydligar det faktum att bedömningen av gott anseende sker i två steg.

Till paragrafen fogas ett nytt 3 mom. där det föreskrivs att en fysisk persons anseende äventyras också om personen under de senaste två åren har dömts eller påförts sanktion för någon av de allvarligaste överträdelserna av unionsreglerna enligt bilaga IV till EU:s förordning om trafiki-dkare eller för en allvarlig överträdelse som anges i den förteckning som kommissionen med stöd av artikel 6.2 a i den förordningen har upprättat. I bilaga IV till förordningen om trafi-

kidkare föreskrivs om de allvarligaste överträdelserna av gemenskapsreglerna, och genom ändringsförordning (EU) 2020/1055 har till förordning om trafikidkare fogats en ny 2 a punkt, enligt vilken kommissionen kommer att anta genomförandeakter för att upprätta en förteckning över kategorier, typer och allvarlighetsgrader i fråga om allvarliga överträdelser av unionsregler enligt punkt 1 tredje stycket b som utöver dem som anges i bilaga IV, kan leda till förlust av gott anseende.

Till paragrafen fogas ett nytt 4 mom. som beskriver bedömningen av gott anseende i de fall där detta äventyras av de skäl som nämns i 3 mom. Vid bedömningen av olämpligheten ska då beaktas antalet av de allvarligaste överträdelserna på nationell nivå och unionsnivå samt antalet allvarliga överträdelser av unionsreglerna enligt bilaga IV, som personen dömts för eller påförts sanktioner för. Kommissionen ska anta genomförandeakter för att fastställa det antal överträdelser som ska utgöra kriterium.

Det föreslås att paragrafen kompletteras med ett nytt 5 mom. om tidsfristen för begäran om återupprättande av en trafikansvarigs goda anseende. En trafikansvarig som inte kan anses ha ett gott anseende på det sätt som avses i artikel 6 i EU:s förordning om trafikidkare och som förklarats olämplig att leda företagets transportverksamhet, kan ansöka om återupprättande av ett gott anseende hos Transport- och kommunikationsverket tidigast ett år efter den dag då det goda anseendet förlorades. En förutsättning för att ett gott anseende ska kunna återupprättas är att personen i fråga visar att han eller hon har avlagt examen inom de teman som räknas upp i del 2 i bilaga 1 till EU:s förordning om trafikidkare. Med detta avsedd nationellt en trafikoperatörsexamen som ordnas av transport- och kommunikationsverket. Till paragrafen fogas ett nytt 6 mom. där det föreskrivs att de bedömningskriterier som avses i 3 – 5 mom. och som följer av EU:s förordning om trafikidkare samt förutsättningarna för att återupprätta ett gott anseende inte gäller inte en person som ansöker om taxitrafiktillstånd, eftersom förordningen inte tillämpas på taxitrafik.

9 §. *Gott anseende hos juridiska personer inom tillståndspliktig vägtrafik.* Det föreslås att paragrafen i fråga om bedömningen av gott anseende ändras så att den motsvarar EU:s förordning om trafikidkare, sådan den har ändrats genom ändringsförordning (EU) 2020/1055.

Det föreslås att 1 mom. ändras så att det vid bedömningen av anseendet hos en juridisk person som söker eller innehar taxitrafiktillstånd, persontrafiktillstånd eller godstrafiktillstånd ska som en faktor som äventyrar anseendet beaktas att den juridiska personen under de senaste fem åren har dömts till samfundsbót. I och med ändringen föreskrivs det om de faktorer som ska beaktas såsom äventyrande en fysisk persons goda anseende i stället för faktorer på basis av vilka det konstateras att en fysisk person inte har ett gott anseende. Bedömningen av gott anseende sker i två steg. Först fastställs de faktorer som äventyrar anseendet och därefter med stöd av 2 mom. bedöms det om en fysisk person utifrån dem är olämplig att bedriva yrkesmässig trafik.

Genom ändringen av 1 mom. föreskrivs det att en juridisk person inte kan anses ha ett gott anseende, om dess anseende har äventyrats av ovan nämnda anledning och detta visar att den är uppenbart olämplig att bedriva yrkesmässig trafik. Vid bedömningen av uppenbar olämplighet beaktas de omständigheter som nämns i 8 § 2 mom.

Genom ändringen av 2 mom. föreskrivs det att en juridisk person inte heller kan anses ha ett gott anseende, om dess verkställande direktör, styrelseordförande eller ansvariga bolagsman inte uppfyller kravet på ett gott anseende enligt 8 §. Avsikten motsvarar den tidigare regleringen men i och med ändringen av ordalydelsen har bedömningen i två steg av gott anseende beaktats noggrannare.

Det föreslås att paragrafen kompletteras med ett nytt 3 mom. som baserar sig på bilaga IV i EU:s förordning om trafikidkare. I det föreslagna momentet föreskrivs det att en juridisk persons anseende äventyras också om den juridiska personen under de senaste två åren har dömts eller påförts sanktion för någon av de allvarligaste överträdelserna av unionsreglerna enligt bilaga IV till EU:s förordning om trafikidkare eller för en allvarlig överträdelse i den förteckning som kommissionen med stöd av artikel 6.2 a i den förordningen har upprättat. I och med det nya 3 mom. beaktas vid bedömningen av en juridisk persons goda anseende förutom 1 och 2 mom. också EU:s förordning om trafikidkare som helhet.

Det föreslås vidare att till paragrafen fogas ett nytt 4 mom., som baserar sig på den bedömning av förutsättningarna för gott anseende som föreskrivs i artikel 6 i EU:s förordning om trafikidkare. I det nya momentet föreskrivs det att en juridisk person som avses i 3 mom. inte kan anses ha ett gott anseende på det sätt som avses i artikel 6 i EU:s förordning om trafikidkare, om dess anseende har äventyrats av en anledning som nämns i 3 mom. och detta visar att den är uppenbart olämplig att bedriva yrkesmässig trafik. Vid bedömningen av uppenbar olämplighet beaktas antalet allvarliga överträdelser av nationella regler och unionsregler samt antalet fastställda allvarligaste överträdelser av unionsreglerna enligt bilaga IV till EU:s förordning om trafikidkare för vilka transportföretaget har dömts eller påförts sanktioner.

13 §. *Betraktande av innehavare av person- eller godstrafiktillstånd som riskföretag.* Det föreslås att paragrafens rubrik och innehåll ändras så att de motsvarar definitionen av företag som riskföretag enligt artikel 12 i förordningen om trafikidkare. Den nya paragrafrubriken föreslås lyda *Betraktande av innehavare av person- eller godstrafiktillstånd som riskföretag.*

Det föreslås att 1 mom. ändras så att som riskföretag enligt artikel 12 i EU:s förordning om trafikidkare betraktas en innehavare av person- eller godstrafiktillstånd som definieras som riskföretag på basis av en formel för riskvärdering i en genomförandeakt som antagits med stöd av artikel 9.1 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG. Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG om minimivillkor för genomförande av rådets förordningar (EEG) nr. 3820/85 och (EEG) nr. 3821/85 om sociallagstiftning på vägtransportområdet samt om upphävande av rådets direktivet 88/599/EEG (tillsynsdirektivet) innehåller en artikel 9, som förutsätter att medlemsstaterna inför ett riskvärderingssystem.

EU:s tillsynsdirektiv avseende sociallagstiftning på vägtransportområdet ändras genom Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2020/1057. I artikel 9 i tillsynsdirektivet föreskrivs det om ett riskvärderingssystem där företag klassificeras proportionerligt enligt hur många gånger och hur allvarligt det enskilda företaget har brutit mot förordning (EG) 561/2001 eller förordning (EU) nr. 165/2014 eller mot nationella bestämmelser genom vilka direktiv 2002/15/EG införlivas med den nationella lagstiftningen. Med stöd av artikel 2.8 i ändringsdirektiv (EU) 2020/1057 ändras artikel 9 i tillsynsdirektivet så att kommissionen med stöd av punkt 1 i direktivet senast den 2 juni 2021 genom genomförandeakter ska fastställa en gemensam formel för beräkning av företagets riskvärdering. I formeln beaktas antalet överträdelser, hur allvarliga de är och hur ofta de har begåtts samt resultaten av kontrollerna, om inga överträdelser har upptäckts. Det ska också noteras om vägtransportföretaget har använt smarta färdskrivare i samtliga fordon på det sätt som avses i förordning (EU) nr 165/2014 II kapitlet.

Med stöd av ändringsförordning (EU) 2020/1055 har till artikel 16.2 i förordningen om trafikidkare till de uppgifter som förutsätts i de nationella elektroniska registren fogats uppgifter om de fordon som företaget förfogar över, antalet anställda samt företagets riskvärdering i enlighet med artikel 9.1 i tillsynsdirektivet för sociallagstiftningen.

Med stöd av ändringsförordning (EU) 2020/1055 har till förordningen om trafikidkare fogats artikel 6.2 a, enligt vilken kommissionen ska anta genomförandetakter för att fastställa en förteckning över överträdelse av de kategorier, typer och allvarlighetsgrad av allvarliga överträdelser av unionsregler som avses i 1 punkten tredje stycket b och som utöver de överträdelser som anges i bilaga IV kan leda till förlust av gott anseende. Kommissionen kommer att fastställa kategorier och typer av de vanligaste överträdelserna, överträdelsernas allvarlighetsgrad och frekvens. Ikraftträdandebestämmelserna kommer att godkännas med iakttagande av de kontrollförfarande som avses i artikel 25.3 i förordningen om trafikidkare.

I artikel 16.4 i förordningen om trafikidkare föreskrivs det att medlemsstaterna ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att se till att alla uppgifter för det nationella elektroniska registret är uppdaterade och korrekta. På så sätt säkerställs att alla myndigheter får korrekt information. Med stöd av artikel 2.9 d i ändringsdirektiv (EU) 2020/1057 fogas till artikel 94 i övervakningsdirektivet en punkt enligt vilken det förutsätts att uppgifterna i det nationella riskvärderingssystemet ska vara åtkomliga för samtliga behöriga kontrollmyndigheter i den berörda medlemsstaten vid tidpunkten för kontrollen för att underlätta riktade vägkontroller. Med stöd av samma punkt fogas till artikel 9 en ny 5 punkt, enligt vilken medlemsstaterna ska göra den information som finns i deras nationella riskvärderingssystem direkt åtkomligt genom sådana driftskompatibla nationella elektroniska register som avses i förordningen om trafikidkare. enligt ändringsförordning (EU) 2020/1055 omfattar dessa uppgifter registernummer för fordon som används av företag, antalet anställda samt företagets riskklassificering i enlighet med artikel 9.1 i övervakningsdirektivet för sociallagstiftning om vägtrafik.

Paragrafens 2 mom. föreslås bli upphävt. Riskklassificeringen kommer i fortsättningen att vara löpande och uppdateras genom olika kontroller, vilket innebär att definitionen av företag som riskföretag i praktiken alltid görs utan någon separat bedömning av när ett företag upphör att betraktas som riskföretag. Den formel som ska införas för riskklassificering ger ständigt information om företagets risksituation.

14 §. Utredningsskyldighet för beställare av godstransport. Det föreslås att till paragrafens 2 mom. fogas en ny 3 punkt, där den som beställer den godstransport åläggs att innan avtal ingås om transporten utreda att totalmassan av transportörens fordon inte överstiger de största tillåtna totalmassorna när fordonet har lastats i enlighet med transportavtalet. Den beställare som har betalt godstransporten försummar sin utredningsskyldighet om han eller hon inte har förfarit på så sätt. Den beställare som har betalt och mottagit godstransporten försummar likaså sin utredningsskyldighet om han eller hon har varit eller borde ha varit medveten om en last vars massa tillsammans med fordonets egen massa överskrider fordonets största tillåtna totalmassa.

Beställaren av enskilda transporter ska före avtal ingås försöka säkerställa att det inte uppstår överlast på grund av beställarens gods. Beställaren kan utreda den största tillåtna lasten bara genom att ta reda på egenmassan för det fordon som transportören använder och jämföra det med lasten enligt transportavtalet. Sammanlagt får dessa inte överstiga fordonets största tillåtna totalmassa. Beställaren kan exempelvis vid behov begära behövlig information om fordonets egenmassa av transportören, kontrollera fordonets registreringsintyg eller genom att utreda fordonets egen massa samt den största tillåtna totalmassan med hjälp av fordonets registreringsnummer och tillverkningsnummer i det trafik- och transportregister som förs av Transport- och kommunikationsverket.

I långvariga transportavtal som inbegriper fortlöpande transportservice räcker det att det i avtalet har konstaterats att transportören inte transporterar laster som vid lastning enligt transportavtalet överskrider fordonets största tillåtna totalmassa och att transportören eller dess representant inte tar emot överlast.

16 §. Registreringsskyldighet inom godstrafiken. Till paragrafen fogas en skyldighet för en tjänsteleverantör som bedriver yrkesmässig transport av gods på väg med ett fordon eller en fordonskombination vars största tillåtna massa överstiger 2,5 ton men inte 3,5 ton att i samband med registreringsanmälan till Transport- och kommunikationsverket anmäla tjänsteleverantörens FO-numret enligt 9 § i företags- och organisationsdatalagen. Det FO-nummer som anmäls till Transport- och kommunikationsverket ska användas i näringsidkarens verksamhet och näringsidkarens verksamhet får inte ha upphört. Till paragrafen fogas dessutom krav på att tjänsteleverantören ska vara antingen en fysisk eller en juridisk person. I fråga om en tjänsteleverantör som avses i paragrafen och som är en fysisk eller juridisk person strävar man efter att säkerställa att tjänsteleverantören de facto bedriver affärsverksamhet för vilken de samhälleliga ansvar och skyldigheter som hör till företagsverksamheten har skötts. Rätt att bedriva sådan anmälningspliktig yrkesmässig transport av gods på väg som avses i 16 § har endast den tjänsteleverantör som är införd i Transport- och kommunikationsverkets trafik- och transportregister.

Om en tjänsteleverantör som redan är registrerad hos Transport- och kommunikationsverket och som antingen är en fysisk eller juridisk person inte har förfarit på detta sätt när lagändringen träder i kraft, ska vederbörlig registrering göras i efterhand senast den 21 maj 2022 och enligt den övergångsbestämmelse som föreslås i 16 § 1 mom. ska ändringen tillämpas från och med den 21 maj 2022. Övergångsperioden baserar sig på övergångsperioden enligt ändringsförordning (EU) 2020/1055 om godstrafiktillstånd i fråga om lätta nyttofordon med en totalvikt på 2,5-3,5 ton som är avsedda för internationell godstrafik. Genom dessa anteckningar kan tillsynsmyndigheten effektivare säkerställa att tjänsteleverantörens yrkesmässiga godstransport på väg är skattepliktig verksamhet. Eftersom enheten för SI-systemet tidigare har angetts i kilogram, föreslås det att i 1 mom. görs en teknisk korrigering av den enhet som beskriver fordonet eller fordonskombinationens totalmassa (ton=1000 kilogram).

17 §. Fordon som används i trafik. Till paragrafen fogas ett nytt 2 mom. enligt vilket innehavaren av persontrafiktillstånd eller godstrafiktillstånd och sådana tjänsteleverantörer som avses i 16 § dessutom ska se till att de motordrivna fordon som används för yrkesmässig person- och godstrafik innehas uteslutande av dem och att uppgift om detta har införts i trafik- och transportregistret.

Artikel 1.12 i ändringsförordning (EU) 2020/1055 förutsätter att till artikel 16 i förordningen om trafikidkare, som gäller nationella elektroniska register, fogas registreringsnummer på de fordon som företaget förfogar över i enlighet med artikel 5.1 b i förordningen om trafikidkare. Det föreslås därför att 17 § i transportservicelagen, som gäller fordon som används i trafik, ändras så att innehavare av persontrafiktillstånd eller godstrafiktillstånd ska åläggas skyldighet att se till att fordon som används i trafik är i deras uteslutande innehav och att uppgift om detta har införts i det trafik- och transportregister som avses i 216 §. Det ska antecknas att fordonet innehas uteslutande av tillståndshavaren i alla andra fall än när fordonet är tillfälligt ur funktion under en kort tid på det sätt som avses i 17 § 3 mom.

I enlighet med ändringsförordning (EU) 2020/1055 bör uppgifterna om trafikidkare i de nationella elektroniska registren vara så fullständiga och aktuella som möjligt, så att de nationella tillsynsmyndigheterna får en tillräcklig bild av trafikidkarna och kan rikta den nationella och gränsöverskridande tillsynen enligt förordning om trafikidkare och förordningen om tillstånd för godstrafik. För att registreringsnumren för fordon ska kunna införas i den behöriga tillsynsmyndighetens elektroniska register krävs det att registrering av motordrivna fordon i trafik- och transportregistret när de är i transportföretagets uteslutande innehav.

När transportservicelagen trädde i kraft slopades kravet på trafiktillstånd för lätta nyttofordon under 3,5 ton, vilket har medfört utmaningar för tillsynen över privat respektive tillståndspliktig

fordonsregistrering. När en tillsynsmyndighet stannar ett lätt nyttofordon vid en vägkontroll kan det vara omöjligt att i avsaknad av godstrafiktillstånd avgöra om det är fråga om kommersiell godstransport, varvid fordonet ska vara registrerat för tillståndspliktig yrkesmässig användning. Nationellt har det ansetts nödvändigt att också en tjänsteleverantör som registrerats som gods- trafikidkare med fordon eller fordonskombinationer vars totalmassa överstiger 2,5 med inte 3,5 ton, åläggs en motsvarande skyldighet att se till att det fordon som denne använder i trafiken är i hans eller hennes uteslutande innehav och att detta har registrerats i det trafik- och transportregister som avses i 216 §. Eftersom det stundvis är omöjligt för tillsynsmyndigheten att vid vägkontroller särskilja vilka lätta nyttofordon som ska registreras i trafik- och transportregistret i enlighet med 16 § för tillståndspliktig användning, har det för att möjliggöra tillsynen ansetts nödvändigt att sådana fordon på basis av registreringsnummer kan kopplas till en tjänsteleverantör som är registrerad för godstransport i enlighet med 16 §.

Om fordonet antecknas i trafik- och transportregistret såsom varande i tillståndshavarens eller den registreringsskyldiges uteslutande innehav, kan man säkerställa att transportföretagets betydelsefulla produktionsfaktorer, dvs. fordon, kan kopplas till företagets affärsverksamhet. Av ovannämnda skäl bör det anses motiverat att det också i fråga om lätta nyttofordon med en totalvikt på över 2,5 men inte 3,5 ton som används i godstrafik införs en motsvarande, om än lindrigare skyldighet. En väsentlig faktor vid företagsbeskattning är avskrivningar på anläggningstillgångar, som görs utifrån det kalkylerade slitaget på tillgångarna. Den komplettering av lagrummet som nu föreslås förbättrar tillsynsmyndigheternas möjlighet att kombinera en tjänsteleverantör som är registrerad med ett lätt nyttofordon till ett fordon som används i trafik.

SlopanDET av de krav som gällde registrering av sådana fordon i samband med att lagen om kommersiell godstransport på väg (693/2006) upphävdes har orsakat tillsynsmyndigheterna problem med att konstatera att en tillståndshavare eller tjänsteleverantör på behörigt sätt har registrerat ett fordon som används i trafik. I den gällande lagstiftningen finns det inte några sådana påföljds-möjligheter. Den nya fordonslagen (82/2021) kommer i 195 § att kompletteras med en bestämmelse om avgift för trafikförseelse som påförs vid fordonsförseelse. Enligt lagrummet kan en uppsåtlig eller av oaktsamhet begången underlåtelse att göra en anmälan av ett fordon sådana registeruppgifter som gäller användning av fordonet i trafik, rendera fordonets ägare eller innehavare en avgift för trafikförseelse på 70 euro. Avgiften för trafikförseelse lämpar sig dock knappast för felaktig registrering av ett fordon i trafik- och transportregistret, vilket innebär att det fortsättningsvis endast är möjligt att ge en anmärkning för bristfällig registrering. I fråga om skyldigheten för innehavare av person- eller godstrafiktillstånd eller i 16 § avsedda tjänsteleverantörer att i enlighet med 17 § till trafik- och transportregistret anmäla ett fordon som används i yrkesmässig trafik för tillståndspliktig användning, föreslås en ny straffbestämelse i 262 a §.

Eftersom lagstiftningsprojektet och propositionen endast behandlar lagstiftning om yrkesutövning som kräver person- och godstrafiktillstånd och sådant yrkesmässigt bedrivande av godstrafik som avses i 16 §, har de yrkesutövare som omfattas av nationella taxitrafiktillstånd lämnats utanför förslagen. De föreslagna ändringarna gäller således inte taxitrafik eller fordon som används i taxitrafik. Förslagen gäller inte heller tjänsteleverantörer som endast bedriver taxitrafik med stöd av person- eller godstrafiktillstånd eller sådant undantag från registrerings-skyldigheten som avses i 16 §. Kommunikationsministeriet konstaterade i sitt bemötande till riksdagens kommunikationsutskott den 17 februari 2021 att taxitillståndets fordons-specifika karaktär slo-pades i samband med att transportservicelagen trädde i kraft och ett av syftena med ändringen var att underlätta för taxiföretag att ha tillgång till flera fordon vars antal kan variera och att

göra det möjligt att t.ex. använda leasingfordon i taxitrafiken. Att koppla ett fordon till ett taxitrafiktillstånd och ett taxiföretag eller till ägandet av en taxibil skulle enligt bemötandet ha begränsat dessa möjligheter.⁵⁰

24 §. Villkor för utförande av internationella kombinerade vägtransporter. Det föreslås att paragrafen kompletteras med nya 5 och 6 mom. Med stöd av de nya momenten ska på vägtransportsträckor som körs i samband med internationella kombinerade transporter i Finland nationellt tillämpas samma begränsningar i fråga om tider och transportvolymen som på cabotagetrafik enligt förordningen om godstrafiktillstånd. I praktiken innebär detta tre cabotagetransporter under sju dagar. Dessutom får cabotagetrafik inte bedrivas med samma fordon eller, om det är fråga om en fordonskombination, med dess dragvagn i Finland under fyra dagar efter den tredje cabotagettransporten. Med stöd av ändringsförordning (EU) 2020/1055 får medlemsstaterna föreskriva en längre tidsfrist för den inledande eller avslutande vägtransportsträckan som ingår i kombinerade transporter mellan medlemsstaterna än den föreskrivna tidsfristen på sju dagar och en kortare tidsfrist än den föreskrivna tiden på fyra dagar för cooling off-perioden.

Som internationell kombinerad transport betraktas godstransport där transporten delvis sker på väg och delvis till sjöss eller med järnväg, så att transporten på fartyget eller järnvägen är längre än 100 kilometer fägelvägen och vägtransporten sker på en sträcka av högst 150 kilometer fägelvägen från lastnings- eller lossningshamnen för den inre vattenvägen eller havstransporten. De tre cabotageresor inom Finland som avses i paragrafen definieras så att den första resan börjar omedelbart efter en internationell transport när den första lassningen skett efter lossning. Den första cabotageresan avslutas när lasten lossats första gången, den andra cabotageresan avslutas när lasten lossats andra gången och den tredje cabotageresan avslutas när lasten lossats tredje gången. Som lossning betraktas också att en lastad släpvagn kopplas bort från dragbilen utan att lasten i den lossas, utom om det endast är fråga om flyttning av släpvagnen på parkerings- eller lagerområdet. Ändringen har ansetts nödvändig eftersom de transporter som anländer till landet på grund av Finlands geografiska läge nödvändigtvis innefattar sjötransport och det mål i direktivet som gäller överföring av kombinerade transporter från landsväg till andra transportformer annars inte skulle kunna uppnås, vilket innebär att direktivets egentliga syfte inte skulle uppfyllas. Således skulle transporter som går till inlandet snarare anses som nationella transporter än internationella kombinerade transporter. På nationella transporter ska tillämpas samma tidsbegränsningar och begränsningar av transportvolymen som vid cabotagetrafik enligt EU:s förordning om tillstånd för godstrafik. Syftet med tillämpningen av en enhetlig reglering av cabotagetrafik är också att effektivisera tillsynen över varutransporter.

39 §. Påvisande av lastbils- och bussförarens yrkeskompetens. Till 4 mom. fogas en motsvarande behörighet för Gränsbevakningsväsendet som gäller för andra trafikövervakare såsom polisen och Tullen att avbryta körningar om föraren inte kan styrka sin yrkeskompetens i enlighet med 1 mom. För att bestämmelsen ska vara noggrant avgränsad begränsas rätten i enlighet med nuvarande praxis till polis-, tull- eller gränsbevakningsmän.

Gränsbevakningsväsendet övervakar i enlighet med 180 § inom sitt uppgiftsområde att transportservicelagen iakttas och således också att kraven på yrkeskompetens för lastbils- och bussförare enligt 27 § uppfylls. Tillsynsmyndigheterna har framfört att också en tjänsteman vid

⁵⁰ Kommunikationsministeriet svar med anledning av sakkunnigyttrandena om regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagar om ändring av lagen om transportservice, 155 och 171 § i vägtrafiklagen samt fordonslagen (RP 176/2020 rd). <https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/JulkaisuMetatiето/Documents/EDK-2021-AK-351919.pdf>

Gränsbevakningsväsendet för enhetlighetens skull bör ha befogenhet att i förekommande fall avbryta en körning om en förare av ett fordon med en totalvikt som överstiger 3,5 ton och hör till en i EU etablerad trafikidkare inte kan styrka sin yrkeskompetens. Gränsbevakningsväsendets tillsyn sker där Gränsbevakningsväsendets verksamhet enligt lagen om gränsbevakningsverksamhet (578/2005) är territoriellt inriktad. I praktiken sker tillsynen över lastbils- och bussförarens yrkeskompetens för Gränsbevakningsväsendets del i samband med gränskontroller vid gränsövergångsställen. Med gränsbevakningsmän avses de tjänstemän inom gränsbevakningen som definieras närmare i 15 § i lagen om Gränsbevakningsväsendets förvaltning (577/2005). Med polismän avses tjänstemän vid polisen som definieras närmare i 1 kap. 12 § i polislagen (872/2011), dvs. i förordning av statsrådet nämnda tjänstemän som hör till befälet, underbefälet eller manskapet. Med tullmän avses tjänstemän vid Tullen enligt 2 § i tullagen (304/2016).

42 §. Definitioner gällande den sociala lagstiftningen om vägtransporter. Det föreslås att till 1 mom. fogas punkterna 16, 17 och 18, där det fastställs att de utstationerade förare som definieras i ändringsdirektivet (EU) 2020/1057 utgör en del av den sociala lagstiftningen om vägtransporter och tillsynen över dem. I de definitioner som föreslås bli fogade till paragrafen nämns de punkter som är nödvändiga för tillsynen över den sociala lagstiftningen om vägtransporter enligt transportservicelagen och i överensstämmelse med rörlighetspaketets nya bestämmelser om utstationerade förare i rörlighetspaketet.

Samtidigt korrigeras 1 mom. 9 punkten, där tillsynsmyndigheten för den sociala lagstiftningen om vägtransporter, Gränsbevakningsbevakningsväsendet, skrivs med liten bokstav.

43 §. Den sociala lagstiftningen om vägtransporter. Det föreslås att paragrafens rubrik ändras så att hänvisningen till internationella förordningar stryks, eftersom det som en ny punkt i den sociala lagstiftningen om vägtransporter fogas en hänvisning till den nationella lagstiftningen om utstationering av förare och arbetarskyddsmyndigheten som utövar tillsyn över den.

Det föreslås att till paragrafen fogas som nytt 2 mom. med en hänvisning till den nationella lagen om utstationering av arbetstagare (447/2016), som innehåller bestämmelser om utstationerade förare och som har satts i kraft i enlighet med ändringsdirektiv (EU) 2020/1057. Det är fortsättningsvis arbetarskyddsmyndigheten som ska utöva tillsyn över efterlevnaden av lagen om utstationering av arbetstagare. Polisen, Tullen och Gränsbevakningsmyndigheten ska enligt 202 § i transportservicelagen ha befogenheter som gäller avbrytande av körning om en förare inte vid en vägkontroll kan uppvisa en kopia av utstationeringsanmälan i elektronisk form eller pappersform, bevis för transportverksamheten i Finland eller färdskrivaruppgifter som bevisar transporten.

192 §. Handläggande och övervakande myndigheter för sociallagstiftningen inom vägtrafiken, färdskrivare vid vägtransporter och arbetstid för förare som är egenföretagare. Det föreslås att paragrafens 3 mom. ändras så att det i fråga om transportservicelagen fastställs att arbetarskyddsmyndigheten utövar tillsyn över efterlevande av bestämmelserna som gäller utstationerade förare. Det här påverkar inte en polis-, Tull- eller Gränsbevakningsmans rätt att avbryta fortsatt transport om en förare vid en vägkontroll inte kan uppvisa en kopia av anmälan om utstationeringen antingen i pappersform eller i elektronisk form, eller bevis på transportverksamhet i Finland eller uppgifter om färdskrivaren som styrker den internationella transporten som föraren utför.

197 §. Tillsynsmyndighetens allmänna rätt att få information. Paragrafen om tillsynsmyndighetens allmänna rätt att få information föreslås bli kompletterad med en bestämmelse om att Transport- och kommunikationsverket inte bara av polisen utan dessutom av Tullen, Gränsbe-

vakningsväsendet och arbetarskyddsmyndigheten att få uppgifter som är nödvändiga vid bedömningen av tillståndsvillkor i anslutning till säkerheten för dem som anlitar tjänster eller vid andra motsvarande tillsynsåtgärder som avses i den lagen. Tullen, Gränsbevakningsväsendet och arbetarskyddsmyndigheten är de tillsynsmyndigheter enligt 42 § 1 mom. 9 punkten i transportservicelagen som utöver polisen övervakar att sociallagstiftningen inom transportsektorn följs. Eftersom det i ändringsförordning (EU) 2020/1055 görs ändringar i artiklarna 12 och 16 i förordningen om trafikidkare, där det föreskrivs om skyldighet för tillsynsmyndigheterna enligt social- och marknadslagstiftningen inom vägtransporter att utföra riskbaserade kontroller av innehavare av person- och godstrafiktillstånd, ska Transport- och kommunikationsverket i sitt nationella register ha de uppgifter som är nödvändiga för att transportföretag ska kunna riskklassificeras.

200 §. Skötsel av vissa andra myndigheters uppgifter. Det föreslås att 1 och 2 mom. korrigeras, eftersom tillsynsmyndigheten för sociallagstiftningen inom vägtrafik, Gränsbevakningsväsendet, har skrivits enligt det gamla skrivsättet, dvs. med en liten bokstav.

Det föreslås att det till 3 mom. fogas bestämmelser om Transport- och kommunikationsverkets rätt att utöver polisen av Tullen, Gränsbevakningsväsendet och arbetarskyddsmyndigheten få nödvändiga uppgifter om huruvida tillståndsvillkoren uppfylls eller om andra motsvarande tillsynsåtgärder som avses i denna lag. Genom förslaget säkerställs det att tillståndsmyndigheten, i den utsträckning som behövs, får information av alla övervakare av social- och marknadslagstiftningen inom vägtrafiken. För tillsynen över marknadslagstiftningen inom vägtrafiken och för riskklassificeringen av trafikidkare är det motiverat att tillsynsmyndigheterna för social- och marknadslagstiftningen inom vägtrafiken, dvs. polisen, Tullen, Gränsbevakningsväsendet och arbetarskyddsmyndigheten, lämnar de uppgifter som förutsätts i EU: s förordning om trafikidkare och kommissionens genomförandeåtgärd om en gemensam beräkningsformel för riskklassificeringen till Transport- och kommunikationsverket för att göra en riskklassificering enligt 13 § i lagen om transportservice. I 3 mom. föreslås det dessutom att Transport- och kommunikationsverket ska lämna ut de uppgifter som nämns i artikel 12 i EU: s förordning om trafikidkare till tillsynsmyndigheterna, dvs. till polisen, Tullen, Gränsbevakningsväsendet och arbetarskyddsmyndigheten för utförande av riskbaserad tillsyn.

Det föreslås att det till paragrafen fogas ett 4 mom. där det föreskrivs om informationsutbyte mellan å ena sidan polisen, Tullen, Gränsbevakningsväsendet och arbetarskyddsmyndigheten samt å andra sidan den behöriga myndighet som avses i 5 kap. 42 § 9 punkten i förordningarna om trafikidkare och internationell busstrafik och som avses i 22 kap. 183 och 184 §, dvs. Transport- och kommunikationsverket. Genom tillägget till det nya 4 mom. vill man säkerställa rättigheter och skyldigheter i anslutning till det informationsutbyte om företags riskklassificering som nämns i 13 § i lagen om transportservice. Till tillståndsmyndigheten för person- och godstrafik, Transport- och kommunikationsverket, hör i fortsättningen också på grundval av ändringsförordningen (EU) 2020/1055 riskklassificering av företag enligt EU: s förordning om trafikidkare, som påverkas av tillsynsuppgifterna för tillsynsmyndigheterna enligt social- och marknadslagstiftningen för vägtrafiken.

I enlighet med ändringsförordning (EU) 2020/1054 ersätts artikel 7 i färdskrivarförordningen med en formulering som preciserar den allmänna dataskyddsförordningen och som förpliktar medlemsstaterna att under vissa förutsättningar säkerställa skyddet av förarens personuppgifter. Förarens kör- och vilotider lagras i den digitala färdskrivaren för en period på 56 dagar och föraren ska förvara den analoga färdskrivarens skivor under det innevarande dygnet och de föregående 56 dagarna. Utöver föraren har arbetsgivaren, verkstaden och tillsynsmyndigheten för sociallagstiftningen inom vägtrafiken i olika situationer åtkomst till dessa färdskrivaruppgifter,

som innehåller personuppgifter. För att förarens personuppgifter, som framgår av färdskrivaruppgifterna, inte ska kunna missbrukas får behandlingen av personuppgifter i samband med färdskrivarförordningen endast ske för att fastställa att förordningarna (EU) nr 165/2014 om färdskrivare och (EG) nr 561/2006, (EG) nr 1071/2009, (EG) nr 1072/2009, (EG) nr 1073/2009, direktiven 2002/15/EG, 92/6/EEG och 92/106/EEG om färdskrivare samt till den del det gäller utstationering av vägtrafikpersonal direktiven 96/71/EG, 2014/67/EU och (EU) 2020/1057. Detta utelämnar dock inte rätten att separat använda färdskrivaruppgifter för ett nödvändigt informationsbehov i myndighetssyfte som följer av annan lagstiftning.

I enlighet med artikel 1.14 i ändringsförordning (EU) 2020/1054 ersätts artikel 15 i kör- och vilotidsförordningen med en formulering enligt vilken det i fortsättningen förutsätts att medlemsstaterna ska informera kommissionen om de relevanta nationella bestämmelser som är tillämpliga på förare av sådana fordon som avses i artikel 3 a, dvs. personer i reguljär linjetrafik (rutten högst 50 km). Till paragrafen fogas ett nytt 7 mom. där det föreskrivs att arbets- och näringsministeriet svarar för den avsedda informationskyldigheten.

202 §. *Tvångsmedel för iakttagande av sociallagstiftningen inom vägtrafiken.* Det föreslås att det till 3 mom. utöver polisen också fogas befogenheter för Tullen och Gränsbevakningsväsendet att omhänderta förarkort, företags- eller verkstadskort, om det finns grundad anledning att misstänka att förutsättningarna för indragning av kortet uppfylls. Förutom polisen är Tullen och Gränsbevakningsväsendet också förundersökningsmyndigheter i enlighet med 1 § i förundersökningslagen (805/2011), och eftersom Tullen och Gränsbevakningsväsendet övervakar kör- och vilotider och även är förundersökningsmyndigheter, bör de vid behov också ha möjlighet att omhänderta färdskrivarkortet. Detta minskar den administrativa börda som orsakas av att en annan tillsynsmyndighet ska uppmanas att utföra åtgärden i fråga.

Det föreslås att till paragrafen fogas ett nytt 4 mom., genom vilket en polis-, tull- eller gränsbevakningsman tillförsäkras rätt att hindra en utsänd förare från att fortsätta köra, om han eller hon vid en vägkontroll inte kan visa upp en kopia av den utsändningsanmälan som via IMI-systemet har sänts till arbetarskyddsmyndigheten i pappersform eller elektronisk form, bevis på transportservice i Finland eller uppgifter om färdskrivaren som styrker transporten. I enlighet med artikel 1.11 i ändringsförordning (EU) 2020/1057 är transportören skyldig att säkerställa att föraren i pappersform eller elektronisk form har tillgång till en kopia av anmälan om utstationering av arbetstagare via IMI samt bevis på transportservice i den mottagande medlemsstaten, såsom ett elektroniskt transportdokument eller de bevis som avses i artikel 8.3 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik samt uppgifter om färdskrivaren, särskilt landskoden för de medlemsstater där föraren bedrev internationell vägtransport eller cabotagetrafik, allt detta i enlighet med kraven i kör- och vilotidsförordningen och kraven i färdskrivarförordningen om registrering av färdskrivare och upprättande av register. På motsvarande sätt är föraren skyldig att bevara och medföra uppgifterna i fråga och att på begäran visa upp dem för den behöriga myndigheten i samband med vägkontroller.

Dessutom föreslås det att det till 4 mom. fogas en skyldighet för polisen, Tullen och Gränsbevakningsväsendet att utan dröjsmål underrätta arbetarskyddsmyndigheten om en sådan försumelse av anmälan om utsändande av förare som de observerat vid vägkontroller eller gränsövergångsställen och som övervakar att den nya anmälan om utsändande som avses i 7 b § i lagen om utstationerade arbetstagare (447/2016) är ändamålsenlig samt om påföljderna för försumelse av anmälan.

En polis-, tull- och gränsbevakningsman har till sitt förfogande de maktmedelsbefogenheter som hör till skötseln av deras sedvanliga uppgifter, om användningen av dem är nödvändig för att förhindra fortsatt körning. Enligt 182 § 1 mom. i vägtrafiklagen ska ett fordon stannas på tecken

av en polisman, en gränsbevakningsman eller tullman. I 17 § i polislagen föreskrivs om polis-
mäns maktbefogenheter medan motsvarande bestämmelse när det gäller tullmän finns i 22 § i
tullagen och när det gäller gränsbevakningsmän i 35 § i gränsbevakningslagen (578/2005).
Dessa bestämmelser om rätt att använda maktmedel är lämpliga för samtliga tjänsteuppdrag
som utförs av polismän, tullmän och gränsbevakningsmän. Enligt 2 kap. 11 § i polislagen, 13 §
i tullagen och 38 § i gränsbevakningslagen har en polisman, tullman och gränsbevakningsman
dessutom rätt att befälla att ett fordon ska stoppas, flytta ett fordon eller befälla att det ska flyttas,
om det är motiverat för att fullgöra uppgifterna.

220 §. Uppgifter om tillstånd för verksamhetsutövare. Paragrafens 1 mom. 5 punkten föreslås
bli ändrad så att den behöriga tillståndsmyndigheten Transport- och kommunikationsverket får
föra in nödvändiga uppgifter om tillstånd för verksamhetsutövare och dem som bedriver anmäl-
ningspliktig verksamhet i trafik- och transportregistret. I enlighet med vad som föreskrivs i änd-
ringsförordning (EU) 2020/1055 har artikel 16.2 i förordningen om trafikidkare ändrats, vilket
i enlighet med de nya punkterna g, h och i kräver att EU:s medlemsstater i sina nationella regis-
ter i enlighet med artikel 9.1 i övervakningsdirektivet för sociallagstiftningen om vägtransport
för in uppgifter om registreringsnummer för trafikidkarnas fordon, anställda vid företaget den
31 december föregående år samt företagets riskklassificering. Av ovannämnda skäl föreslås det
att till paragrafen fogas rätt för den registeransvariga att föra in de uppgifter som förutsätts i
artikel 16.2 i EU:s förordning om trafikidkare i trafik- och transportregistret.

242 §. Återkallande ändring och begränsning av tillstånd. Paragrafen föreslås få nya 6 och 7
mom. som kompletterar regleringen av återkallande av tillstånd.

I det nya 6 mom. föreslås bestämmelser om återkallande för viss tid av tillstånd som avser ett
visst fordon eller en till riktigheten styrkt kopia av ett gemenskapstillstånd. Ett tillstånd som
avser ett bestämt fordon och ett gemenskapstillstånd kan redan i nuläget återkallas, men i så fall
ska trafikillståndet återkallas i sin helhet. Av detta följer att trafiken med det aktuella trafikill-
ståndet upphör helt och hållet för viss tid och samtidigt kan företagets företagsverksamhet av-
brytas, eftersom återkallelsen gäller alla kopior av trafikillståndet. Detta är inte i alla situationer
motiverat eller skäligt gentemot trafikidkaren.

I artikel 12 i förordningen om tillstånd för godstrafik sägs det att om en allvarlig överträdelse
av gemenskapens vägtransportlagstiftnings begås eller uppdagas i en medlemsstat, ska de be-
höriga myndigheterna i den medlemsstat där det transportföretag som gjort sig skyldigt till över-
trädelsen är etablerat vidta lämpliga åtgärder, vilket kan inkludera en varning om detta före-
skrivs i nationell lagstiftning, för att behandla ärendet. Åtgärderna kan bland annat leda till
följande administrativa sanktioner. Sådana sanktioner kan vara att vissa eller alla bestyrkta ko-
pior av gemenskapstillståndet återkallas tillfälligt eller permanent eller att gemenskapstillstån-
det återkallas tillfälligt eller permanent.

Det nya 6 mom. ger möjlighet att återkalla endast en eller flera kopior av trafikillståndet i situ-
ationer där det inte är ändamålsenligt att återkalla hela trafikillståndet. En sådan situation kan
tänkas vara för handen om återkallandet av hela tillståndet skulle vara en oskälig påföljd i relat-
ion till den nytta som uppnås. Återkallande av ett eller flera tillstånd som avser ett bestämt
fordon ger myndigheten en bättre möjlighet att rikta proportionerliga sanktioner mot uppdagade
brister samtidigt gör ändringen strafförfarandet effektivare eftersom möjligheten att som en
sanktion återkalla en kopia av trafikillståndet skulle sänka tröskeln för tillståndsförvaltningen
att tillgripa påföljden.

Det föreslås att till paragrafen fogas ett nytt 7 mom. med bestämmelser om återkallande av en i 16 § avsedd registrering av bedrivande av godstrafik. Detta skulle ske om den registrerade tjänsteleverantören själv anhåller om det eller om förutsättningarna för införande av registeranteckningar inte längre är uppfyllda och bristerna i förutsättningarna inte avhjälps inom utsatt tid. Den behöriga tillståndsmyndigheten bör ha möjligheter att återkalla registreringen för att säkerställa att förutsättningarna för registreringen uppfylls även efter registreringen, eftersom registreringen anses innebära att förutsättningarna för registrering uppfylls under hela den tid som godstrafik bedrivs. Dessutom ska det vara möjligt att återkalla registreringen för att se till att Transport- och kommunikationsverkets uppgifter är uppdaterade och möjliggör tillsyn.

252 §. Förlust och återupprättande av gott anseende. Det föreslås att paragrafens innehåll ändras så att de förutsättningar för återupprättande av en persons goda anseende som anges i artikel 14 i EU:s förordning om trafikidkare samt ansökan om återupprättande av ett gott anseende tas in i paragrafen.

Det föreslås att 1 mom. preciseras så att det i 8 § och i artiklarna 6 och 14 i EU:s förordning om trafikidkare föreskrivs förutom om förutsättningarna för och förlusten av gott anseende även om återupprättande av personens goda anseende. Dessutom ska i fråga om en person som förlorat sitt goda anseende beskrivningen av på vilket sätt denne anses olämplig att utöva yrket följa den terminologi som finns i EU:s trafikidkarförordning.

Det föreslås ett nytt 2 mom. om de förutsättningar under vilka ett gott anseende kan återupprättas och hur ansökan om detta kan göras. I artikel 14.1 i EU:s förordning om trafikidkare föreskrivs det att en persons goda anseende kan återupprättas tidigast ett år efter den dag då det goda anseendet förlorades. Återupprättande av gott anseende ska sökas hos Transport- och kommunikationsverket. Dessutom förutsätts det i EU:s förordning om trafikidkare att personen har visat att han eller hon deltagit i lämplig utbildning i minst tre månader eller avlagt examen inom de teman som räknas upp i del 1 i bilaga 1 till förordningen om trafikidkare. På nationell nivå motsvarar ovan nämnda examen trafikföretagarexamen, som är en lätt tillgänglig examen som ordnas av Transport- och kommunikationsverket och som uppfyller kraven i artikel 14 och som även i övrigt förutsätts som bevis för yrkeskompetens. Dessutom föreskrivs det att Transport- och kommunikationsverket raderar en i 1 mom. avsedd anteckning ur trafik- och transportregistret, när personen på nytt kan anses lämplig för yrket.

262 §. Olovligt bedrivande av yrkesmässig trafik. Till paragrafens 1 mom. 1 punkten fogas ett krav enligt vilket en tjänsteleverantör som bedriver yrkesmässig godstrafik på väg med fordon eller fordonskombinationer vars totalmassa överstiger 2,5 ton men inte 3,5 ton ska dömas på det sätt som förutsätts i paragrafen, om inte sådan registrering hos Transport- och kommunikationsverket som avses i 16 § har gjorts på grund av uppsåt eller grov oaktsamhet. Tillsynsmyndigheten ska i fortsättningen när det är fråga om straffbarheten behandla försummelse av registreringsskyldighet på samma sätt som man behandlar trafikidkare som yrkesmässigt transporterar personer eller gods på väg utan behörigt person- eller godstrafiktillstånd.

Det föreslås också att till 1 mom. 1 punkten fogas en bestämmelse enligt vilken en transportör som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet bryter mot bestämmelserna om cabotagetrafik vid internationella transporter ska, om gärningen inte är ringa eller om inte strängare straff för dem föreskrivs någon annanstans i lag, för olovligt bedrivande av yrkesmässig trafik ska dömas till böter eller fängelse i högst sex månader. Syftet med ändringen är att förenhetliga påföljderna i fråga om vägtransportsträckor som körs i samband med internationella kombinerade transporter i Finland med påföljderna i fråga om cabotagetrafik enligt EU:s förordning om tillstånd för godstrafik (1072/2009). I fråga om dessa båda typer av transporter tillämpas nationellt samma

begränsningar när det gäller tider och transportvolymerna på det sätt som det föreskrivs om förutsättningarna för att bedriva cabotage i artikel 8 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik.

Vid prövning av behovet av en straffbestämmelse har gärningens menlighet och skadlighet beaktats. Särskild uppmärksamhet har fäst vid antalet och frekvensen av på varandra följande resor i samband med internationella kombinerade transporter. Begränsningen i artikel 8 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik till tre resor inom sju dagar från den internationella transporten, liksom också kravet på lossning inom sju dagar samt begränsningen på fyra dagar för arbete i en och samma medlemsstat med samma materiel efter lossningen, understryker att det är fråga om temporär verksamhet. Vid överträdelse av dessa begränsningar av tid och transportvolym är det inte längre fråga om tillfällig transport i enlighet med vad som sägs i artikel 8. Transport till Finland och transport inom Finland ska visas med fraktsedel, transportbeställning eller på något annat tillförlitligt sätt. Med hjälp av lämpliga nationella straffbestämmelser strävar man efter att förhindra missbruk och förekomsten av grå ekonomi inom branschen. Dessutom är strävan att effektivisera tillsynen.

Ur rättssäkerhetssynpunkt är det särskilt viktigt att alla parter – transportföretaget, beställaren av transporten i Finland och övervakarna – redan i förväg så noggrant som möjligt vet under vilka förutsättningar cabotage vid kombinerade transporter kan bedrivas på ett lagligt sätt. Utan straffbestämmelse blir gärningens skadlighet med tanke på en jämlig verksamhet på transportmarknaden och motarbetandet av grå ekonomi liten, för att inte säga obefintlig.

Dessutom ska de domar, subsidiaritetsklausuler och hot om straff som ingår i 5 punkten i bestämmelsen och som gäller alla bestämmelser avskiljas till ett eget 2 mom., som en teknisk korrigering.

262 a §. *Felaktig registrering av fordon som används i trafik.* Det föreslås att till lagen fogas en ny paragraf enligt vilken en innehavare av persontrafiktillstånd eller godstrafiktillstånd eller en i 16 § avsedd tjänsteleverantör som uppsåtligt eller av grov oaktsamhet inte på det sätt som avses i 17 § har registrerat ett motordrivet fordon som används i yrkesmässig trafik i det trafik- och transportregister som avses i 216 § ska, om inte strängare straff för den föreskrivs någon annanstans i lag, för felaktig fordonsregistrering dömas till böter.

Straffbestämmelsen har ansetts vara en nödvändig åtgärd för att säkerställa att innehavare av person- eller godstrafiktillstånd eller i 16 § avsedda tjänsteleverantörer registrerar sina motordrivna fordon för tillståndspliktig användning och uteslutande innehav. Den nya föreslagna straffbestämmelsen förbättrar i synnerhet trafikövervakarnas möjligheter att meddela påföljder för felaktig registrering, vilket för närvarande har ansetts vara svårt och oklart vid vägkontroller. Straffbeläggande av bristfällig registrering av motordrivet fordon som används i trafik förtydligar samtidigt rättsläget för innehavarna av person- eller godstrafiktillstånd och för i 16 § avsedda tjänsteleverantörer.

Genom den föreslagna påföljden kan man effektivare säkerställa att det motordrivna fordonet i fråga är försäkrat för kommersiell trafik för innehavare av person- eller godstrafiktillstånd eller för en i 16 § avsedd tjänsteleverantör. Bötesstraffet har bedömts stå i rätt proportion till gärningens menlighet, skadlighet och klandervärdhet. Om tillsynsmyndigheten inte har tillgång till ett bötesföreläggande för att säkerställa en korrekt registrering är det sannolikt att kravet i fråga inte har önskad verkan i praktiken.

Den föreslagna straffbestämmelsen gäller inte fordon som används i taxitrafik och inte heller de tjänsteleverantörer som endast bedriver taxitrafik med stöd av den möjlighet till undantag som persontrafiktillstånd eller godstrafiktillstånd eller registreringskyldighet enligt 16 § ger.

Det föreslås att 262 a § ska börja tillämpas från den 30 april 2022.

263 §. *Brott mot beställning av transport.* I enlighet med ändringsförordning (EU) 2020/1055 ska medlemsstaterna i syfte att förhindra missbruk när företag upphandlar transporttjänster av företag som yrkesmässigt bedriver godstransporter på väg också föreskriva tydliga och förutsebara regler om sanktioner för avsändare, speditörer, transportörer och undertransportörer i fall då dessa visste eller, mot bakgrund av alla relevanta omständigheter, borde ha vetat att de transporttjänster som de beställde innebar överträdelse av förordningen om tillstånd för godstrafik. Till paragrafen föreslås bli fogat ett nytt 2 mom. enligt vilket en avsändare, speditör, leverantör eller underleverantör som visste eller, mot bakgrund av alla relevanta omständigheter, borde ha vetat att de av dem beställda transporttjänsterna innebar överträdelse av EU:s förordning om tillstånd för godstrafik, för brott mot beställning av transport kan dömas till böter. Avsikten med ändringen är att precisera straffbestämmelserna så att påföljderna för uppsåtliga överträdelser utöver beställaren av transporten eller dennes företrädare också gäller andra aktörer i transportkedjan på det sätt som EU-förordningen förutsätter.

Bestämmelsen i den andra meningen i paragrafens 1 mom. om att avstå från åtgärder föreslås bli ett nytt 4 mom.

Paragrafen föreslås få ett nytt 3 mom., som föreskriver om påföljder och ansvar för en beställare eller dennes företrädare för den som tagit emot eller betalat överlast enligt denna lag. Beställaren av en godstransport eller dennes företrädare kan anses ansvarig för beställningsbrott som följer av försummelse av utredningsskyldigheten enligt 14 § 2 mom. 3 punkten i en situation där beställaren har tagit emot en transport som transportören transporterar och som innehåller överlast trots att beställaren har vetat eller borde ha vetat att transportörens fordonets största tillåtna totalmassa överskrids vid transport av last enligt transportavtalet. Genom att handla på detta sätt kan beställaren eller dennes företrädare för beställningsförseelsen för transporten dömas till böter som bedömts vara en åtgärd som står i rätt proportion till gärningens skadlighet, skadlighet, farlighet och klandervärdhet. Genom bestämmelsen genomförs skrivningen 18 i bilaga 4 till Sanna Marins regeringsprogram, som gäller bekämpning av grå ekonomi.

Den beställare som betalt en godstransport befrias från beställningsbrott i fråga om mottagande av överlast i en situation där beställaren i enlighet med 14 § 2 mom. 3 punkten har utrett att transportören varken lastar eller transporterar överlast, men transportören trots detta lastat den last som avses i transportavtalet i sitt fordon så att den överskrider den största tillåtna totalmassan, och beställaren inte har kunnat känna till detta och inte på ett tillförlitligt sätt har kunnat kontrollera den vid mottagandet av lasten. Genom detta förfarande har beställaren av godstransport kunnat ta emot överlast enligt transportavtalet i god tro utan att ha möjlighet att påverka transportörens last.

Med fordonets största tillåtna totalmassa avses den högsta tillåtna vikten av ett lastat fordon som godkänts i vägtrafik. I 4 § i lagen om överlastavgift sägs det att överlastavgiften fastställs på grundval av den massa varmed ett fordon eller en fordonskombinations tillåtna totalmassa överskrids med mer än fem procent. Samma definition som avser en överlast på högst fem procent kan tillämpas också vid konstaterande av överlast enligt denna paragraf.

267 §. *Brott mot viss sociallagstiftning om vägtransporter.* Till 2 mom. föreslås bli fogat en ny 3 punkt enligt vilken för brott i enlighet med 1 mom. döms den som beställt en transport eller

utarbetat en tidtabell, eller en företrädare för dem, och som trots det som transportören meddelat eller andra omständigheter som framgått har förutsatt att en med transportavtalet förenlig tidtabell ska iakttas så att de i 1 mom. nämnda bestämmelserna om körtider, raster eller vilotider inte kan iakttas. Som den som utarbetar en tidtabell betraktas även en person som utan att ha utarbetat tidtabellen har förutsatt i övrigt att en viss leveranstid ska iakttas. Genom bestämmelsen genomförs punkt 19 i bilaga 4 till regeringen Marins program när det gäller bekämpning av grå ekonomi. I praktiken återinförs bland straffbestämmelserna i transportservicelagen den tidigare 105 § a § i vägtrafiklagen (267/1981) med tekniska ändringar.

Beställaren av en transport, den som upprättar tidtabellen eller dennes företrädare har, om de så önskar, möjlighet att påverka iakttagandet av förarens kör- och vilotider eller överträdelser av dem. Beställaren har olika metoder för att pressa föraren att bryta kör- och vilotiderna för att påskynda transporter. Det effektivaste sättet är hot om hävning av transportavtalet, med betydande ekonomiska konsekvenser. Ett bötesstraff som i förekommande fall påförs beställaren, den som upprättar tidtabellen eller dennes företrädare kan med beaktande av gärningens menlighet, skadlighet och klandervärdhet anses vara en proportionerlig åtgärd, vilket också kan förebygga förarnas kör- och vilotidsförseelser och trafikolyckor.

För att förtydliga hänvisningen till EU-rättsakter föreslås det att till 1 och 4 mom. fogas Europeiska unionens förkortning EU till kör- och vilotidsförordningen och färdskrivarförordningen.

7.2 Ändring av ikraftträdandebestämmelsen i en lag om ändring av lagen om utstationering av arbetstagare

Det föreslås att 2 mom. i ikraftträdandebestämmelsen i lagen om ändring av lagen om utstationering av arbetstagare (743/2020) ska tillämpas på arbete inom vägtransportsektorn fram till den 1 februari 2022. Den avgränsning av ikraftträdandet av lagändringarna i lagen om utstationering av arbetstagare som gjordes i samband med genomförandet av ändringsdirektiv (EU) 2018/957 grundar sig på artikel 3.3 i ändringsdirektivet om utstationering av arbetstagare. Enligt det nämnda direktivet tillämpligt på vägtransportsektorn från och med den dag då en lagstiftningsakt om ändring av direktiv 2006/22/EG vad gäller tillsynskrav och om fastställande av särskilda bestämmelser med avseende på direktiv 96/71/EG och direktiv 2014/67/EU för utstationering av förare inom vägtransportsektorn då den tillämpas. Således sätts de ändringar som föreskrivs i lagen (743/2020) ikraft genom förslaget samtidigt med översynen av bestämmelserna om sociallagstiftningen inom transportsektorn.

I motiveringen till ikraftträdandebestämmelsen konstateras det i regeringens proposition (RP 71/2020 rd) att i samband med genomförandet av ändringsdirektiv EU 2020/1057 ska ändringarna i fråga om löner (ersättningar) och kostnadsersättningar samt tillämpningen av tilläggsanställningsvillkoren i ändringsdirektivet för utstationerade arbetstagare beaktas. Med stöd av ikraftträdandebestämmelsen lämnades tillägg och ändringar som gäller lön, kostnadsersättning, långvarig utstationering, precisering av förhandsanmälan och hyrt arbete utanför tillämpningsområdet för landsvägstrafik. Om detta föreskrivs i lagens (743/2020) 4 a §, 5 § 1 – 4 mom., 5 a §, 6 a §, 7 §, 7 a § och 14 §. Ändringarna trädde i kraft den 1 december 2020.

Genom den föreslagna ändringen av ikraftträdandebestämmelsen blir ovan nämnda bestämmelser tillämpliga också på vägtransportsektorn och således på de utstationerade arbetstagarna inom denna sektor på lika villkor som för andra utstationerade arbetstagare, där arbetsvillkoren och lönen bestäms. Det föreslås att bestämmelserna ska tillämpas från den 2 februari 2022.

På arbetstagare som före den 2 februari 2022 är utstationerade i Finland och arbetar inom vägtransportsektorn tillämpas de bestämmelser som gällde vid nämnda tidpunkt tills sex månader

förflutit från den. Bestämmelserna i 4 a § tillämpas dock från den nämnda tidpunkten när varaktigheten av en utstationerad arbetstagares arbete beräknas. Således ska varaktigheten av den utstationerade arbetstagarens arbete i Finland beaktas från och med den 2 februari 2022 också i situationer där arbetstagaren har utstationerats till Finland redan före nämnda datum. Det att utstationerade arbetstagares arbete genast ska beaktas främjar uppnåendet av direktivet syfte.

I fråga om arbetstagare som utstationeras till Finland efter lagens ikraftträdande tillämpas ändringarna genast från ikraftträdandet.

7.3 Ändring av lagen om utstationering av arbetstagare

1 §. Tillämpningsområde. Paragrafens 3 mom. föreslås bli ändrat så att det i lagrummet föreskrivs om avgränsningar i fråga om vägtransporttjänster i underleverantörssituationer. Enligt förslaget ska lagen inte tillämpas på vissa tjänster avseende vägtransport i form av underentreprenad eller på förare som utför sådana transporter.

I det nya 3 mom. föreskrivs det om avgränsningar i tillämpningsområdet och i 1 punkten om avgränsningar när det gäller bilaterala gods- eller persontransporter. Bilaterala gods- och persontransporter och likaså tilläggsaktiviteter i samband med dessa transporter är undantagna från tillämpningen av bestämmelserna om utsändning, under vissa förutsättningar. Tilläggsaktiviteter, dvs. lossning och lastning under transporten, ska i enlighet med 4 mom. tillåtas vid sådana transporter som avses i 2 § 10 och 11 punkten. I fråga om godstransporter får föraren utföra en lastning och/eller lossning i de medlemsstater och/eller tredjeländer genom vilka föraren passerar. Detta förutsatt att föraren inte lastar och lossar gods i samma medlemsstat. Om en bilateral transport som påbörjas i etableringsmedlemsstaten och under vilken inga ytterligare aktiviteter sker, följs av en bilateral transport till etableringsmedlemsstaten, ska undantaget i fråga om ytterligare aktiviteter utvidgas till att innefatta högst två andra lastningar och/eller lossningar. Också det kräver att föraren inte lastar och lossar god i samma medlemsstat. När det gäller persontransporter får en förare som utför bilaterala transporter ta upp passagerare en gång och/eller släpper av dem i de medlemsstater eller tredjeländer genom vilka föraren passerar. Detta förutsätter att föraren inte tillhandahåller persontrafiktjänster mellan två orter i transitmedlemsstaten. Detsamma ska gälla returer.

Avgränsningen av tillämpningsområdet för 1 punkten när det gäller bilaterala transporter och ytterligare aktiviteter vid dessa transporter hänför sig till att en ny färdskrivarteknik införs. Den nya generationens ”smarta” färdskrivare gör det möjligt att lättare lokalisera fordon som används för transporter, vilket underlättar övervakningen av efterlevnaden av social- och marknadsreglerna för vägtransporter. Undantaget från avgränsningen av tillämpningsområdet är kopplat till att denna nya teknik tas i bruk i fordonen (två år efter den dag då de tekniska specifikationerna antogs) och i det nuvarande fordonsbeståndet (tre år efter den dag då de tekniska specifikationerna antogs för alla fordon som inte är försedda med smarta färdskrivare i version 1, fyra år efter den dag då de tekniska specifikationerna antogs för alla fordons om är försedda med smarta färdskrivare i version 1). Det centrala målet med rörlighetspaketet är att möjliggöra en effektiv och verkningsfull tillsyn över genomförandet av de nya social- och marknadsreglerna genom de ovannämnda reformerna. Det här innebär att avgränsningen av tillämpningsområdet iakttas i enlighet med tidsgränserna för ibruktagandet av ny teknik på de fordon som har smarta färdskrivare. De fordon som är utrustade med gammal färdskrivarteknik omfattas efter tidsgränsen inte av tillämpningsområdet när det gäller ytterligare aktiviteter, och på dessa fordon och förare tillämpas således de krav som gäller utstationerade arbetstagare.

Dessutom ska lagen enligt 3 mom. 2 punkten inte tillämpas när en förare passerar en medlemsstat utan att gods lastas eller lossas och utan att passagerare tas upp eller släpps av. Då är det

fråga om internationell trafik på vilken bestämmelserna om utstationering av arbetstagare inte ska tillämpas eftersom arbete inte utförs i Finland. Genom förslaget uppfylls kravet i artikel 1.5 i vägtransportdirektivet (EU) 2020/1057.

Lagen ska inte heller enligt 3 mom. 3 punkten tillämpas när föraren har inlett transporten i transportföretagets etableringsmedlemsstat och den vägsträcka som utgör förarens vägtransport bildar en sammanhängande bilateral transport. En kombinerad transport kan utöver vägtransporten omfatta antingen transport med fartyg eller järnväg eller båda. Med tanke på tillämpningen av undantaget är det av betydelse varifrån föraren har utgått för att utföra transporten. Föraren ska starta i den medlemsstat där transportföretaget är etablerat. Enligt skäl 12 i ändringsdirektiv (EU) 2020/1057 utmärks, när en förare utför en kombinerad transport, den tjänst som tillhandahålls under den inledande eller avslutande vägtransportsträckan av en nära koppling till etableringsmedlemsstaten och vägtransportsträckan i sig utgör en bilateral transport. Däremot finns en tillräcklig koppling till en värdmedlemsstats territorium när vägtransportsträckan utförs inom värdmedlemsstaten eller i form av en icke-bilateral internationell transport, och därför bör utstationeringsregleringarna vara tillämpliga. Med tanke på tillämpningen av punkt 3 i förslaget är det relevant att granska den utstationerade arbetstagarens vägtransport som en helhet och inte frågan om den utstationerade arbetstagaren utför transporten med samma fordon under hela resan. Genom förslagen i propositionen utsträcks i fortsättningen tillämpningen av reglerna om cabotagetrafik också till vägtransportsträckor inom internationella kombinerade transporter i Finland. Genom förslaget uppfylls kravet i artikel 1.6 i vägtransportdirektivet (EU) 2020/1057.

Genom dessa förslag och de definitioner som föreslås i 2 §, som förtydligar avgränsningen av tillämpningsområdet för det föreslagna 1 § 3 mom. och tidsgränsen i 4 mom. för ytterligare aktiviteter som tillåts vid transport av varor och personer vid bilaterala transporter, genomförs i fråga om förare kraven i direktiv (EU) 2020/1057 om att vissa transporttjänster inte ska omfattas av tillämpningsområdet för direktiv 96/71/EG och den nationella lagstiftning genom vilken direktivet genomförs. Detta i enlighet med artikel 1.3–6. Enligt artikel 1.10 i vägtransportdirektivet får transportföretag som är etablerade i en stat som inte är en medlemsstat inte behandlas förmånligare än företag som är etablerade i en medlemsstat, även om företagen sköter transporterna enligt bilaterala eller multilaterala avtal som ger tillträde till unionsmarknaden. Enligt 1 § i lagen ska den tillämpas på arbete i form av underentreprenad eller överföring inom företagsgruppen eller arbete som utförs av uthyrda arbetstagare och som en arbetstagare som är utstationerad från en annan stat utför i Finland under en begränsad tid på basis av ett arbetsavtal enligt 1 kap. 1 § i arbetsavtalslagen (55/2001) och ett avtal om tillhandahållande av tjänster över stadsgränserna som arbetsgivaren ingått. Lagen tillämpas på cabotagetransporter som utförs i Finland. Med cabotagetrafik avses i praktiken sådan nationell transporttjänst som ett företag bedriver i en annan medlemsstat än den där företaget är etablerat. Sålunda ska alla utstationerade företag, oberoende av om de är etablerade inom Europeiska unionens territorium eller i ett tredjeland, tillämpa denna lag vid utstationering. Därmed uppfylls också artikel 1.10 i ändringsdirektiv (EU) 2020/1057.

I paragrafens 4 mom. föreslås rätten att utföra ytterligare aktiviteter inom tidsgränser enligt 3.1 när det gäller tiden för tillämpningsavgränsningen. Tillämpningsavgränsningen i fråga om ytterligare aktiviteter under en transport ska iaktas endast till och med den dag från och med vilken smarta färdskrivare som uppfyller det krav avseende registrering av gränspassager och ytterligare aktiviteter som avses i artikel 8.1 första stycket i färdskrivarförordningen ska monteras i fordon som registreras i en medlemsstat för första gången enligt artikel 8.1 fjärde stycket i den förordningen. Från och med den dagen ska möjligheterna till ytterligare aktiviteter som avses i 2 § 10 och 11 punkten vara tillämpliga endast för förare som använder fordon utrustade

med smarta färdskrivare i enlighet med artiklarna 8, 9 och 10. Således är de ytterligare aktiviteter vid transporter som avses i 3 mom. 1 punkten undantagna bestämmelserna om utstationering efter den ovannämnda tidsgränsen, endast om det fordon som används för transporten är utrustat med en smart färdskrivare. Transporter där inga ytterligare aktiviteter vidtas omfattas fortfarande av den begränsning av tillämpningsområdet som avses i 3 mom. 1 punkten.

Det föreslås att till paragrafens 5 mom. överförs nuvarande 3 mom. om det administrativa samarbetet mellan myndigheterna och verkställighet av ekonomiska administrativa sanktioner och böter, om vilket närmare bestämmelser finns i lagens 6 och 7 kap.

2 §. Definitioner. För att förtydliga lagens tillämpning på arbete och transporttjänster inom landsvägstrafiken föreslås det i paragrafen två nya definitioner med anledning av de nya bestämmelserna om landsvägstrafik. Det föreslås att till paragrafen fogas definitioner av bilateral persontransport och bilateral godstransport. Enligt 10 punkten i paragrafen avses med bilateral persontransport i förordningen om internationella busstransporter avsedd bilateral transport vid internationella persontransporter, tillfälliga eller i linjetrafik, när föraren utför någon av följande åtgärder:

a) tar upp passagerare i etableringsmedlemsstaten och släpper av dem i en annan medlemsstat eller ett tredjeland,

b) tar upp passagerare i en medlemsstat eller i ett tredjeland och släpper av dem i etableringsmedlemsstaten, eller

c) tar upp och släpper av passagerare i etableringsmedlemsstaten i syfte att utföra lokala utflykter i en annan medlemsstat eller ett tredjeland i enlighet med förordningen (EG) nr 1073/2009.

Enligt paragrafens 11 punkt avses med bilateral godstransport, förflyttning av gods på grundval av ett transportavtal från etableringsmedlemsstaten, enligt en definition i förordningen om trafikidkare, till en annan medlemsstat eller till ett tredjeland, eller från en annan medlemsstat eller ett tredjeland till etableringsmedlemsstaten.

Under en sådan bilateral godstransport får föraren utföra en lastning och/eller lossning i de medlemsstater eller tredjeländer genom vilka transporten sker, förutsatt att föraren inte har lastat och lossat lasten i samma medlemsstat. Om en bilateral transport som påbörjas i etableringsmedlemsstaten och under vilken lastning och/eller lossning av lasten inte har utförts följs av en bilateral transport till etableringsmedlemsstaten, får högst två lastningar och/eller lossningar av lasten utföras under transporten på de villkor som anges ovan. I så fall utvidgas undantaget för ytterligare åtgärder till att omfatta högst två andra lastningar och/eller lossningar. Detta omfattas också av villkoret att föraren inte lastar och lossar gods i samma medlemsstat.

4 a §. Ytterligare anställningsvillkor vid långvarig utstationering. I 2 mom. föreslås en preciserande bestämmelse om underleverantörssituationer inom vägtransporttjänster, där regeln för beräkning av ersättande arbetstagare inte ska tillämpas vid bedömningen av om en utstationerad arbetstagares gräns på tolv månader har uppnåtts. Om det är fråga om hyrt arbete eller företagsintern förflyttning eller cabotagetransporter tillämpas däremot vid arbete inom vägtrafiken vid beräkningen av tidsgränsen för arbete i 12 månader för en utstationerad arbetstagare som arbetsgivaren tidigare har sänt ut i samma uppgifter, om en senare utstationerad arbetstagare har utstationerats för att utföra samma uppgifter i stället för den tidigare arbetstagaren. Dessutom ska arbetsgivaren senast innan arbetet inleds meddela den utstationerade arbetstagaren att denne ersätter en tidigare utstationerad arbetstagare som har utfört samma arbete på samma plats. Denna ändring gör att kravet i artikel 1.8 i ändringsdirektiv (EU) 2020/1057 uppfylls. Enligt

den ska tillämpningen av artikel 3.1 a vid en utstationering anses upphöra när föraren lämnar värdmedlemsstaten vid utförande av en internationell gods- eller persontransport. Den utstationeringsperioden ska inte slås samman med tidigare utstationeringsperioder i samband med sådana internationella transporter utförda av samma förare eller en annan förare som han eller hon ersätter. Genom den föreslagna ändringen kommer tillämpningen av beräkningsregeln inte att tillämpas på förare vid transporter som utförs som underleveranser eller på transporttjänster.

7 §. Anmälan om utstationering av arbetstagare. I 1 mom. föreslås en ändring på grund av speciallagstiftning om vägtrafiken som innebär att man i fråga om underentreprenad inom tjänster avseende vägtransport ska göra en sådan särskild anmälan genom IMI-systemet inom vägtransportsektorn som avses i den föreslagna 7 b §. Genom den föreslagna ändringen av ikraftträdandebestämmelsen i lag (743/2020) och en precisering av 7 § ska anmälningskravet i fortsättningen tillämpas på arbete inom vägtransportbranschen vid företagsintern förflyttning och hyrt arbete samt på cabotagetrafik. Tillsammans med den föreslagna 7b § uppfyller förslaget kraven i artikel 1.11 a i ändringsdirektiv (EU) 2020/1057.

7 b §. Anmälan om utstationering av arbetstagare vid underentreprenad inom vägtransport. I paragrafen föreslås bestämmelser om den anmälan som ska göras i fråga om vägtransporttjänster vid underentreprenad. Innan arbetet påbörjar ska det utstationerade företaget göra en anmälan i IMI-systemet om att en eller flera arbetstagare utstationeras till Finland på basis av ett underentreprenadsavtal om tillhandahållande över statsgränserna av tjänster avseende vägtransporter. Anmälan ska innehålla

- 1) numret på det gemenskapstillstånd som beviljats trafikidkaren
- 2) kontaktuppgifter i fråga om den behöriga trafikansvariga eller en annan kontaktperson i etableringsmedlemsstaten vars uppgift det är att besvara myndighetsförfrågningar samt ta emot handlingar eller delgivningar,
- 3) förarens identitet, bostadsadress och körkortnummer,
- 4) startdatum för förarens arbetsavtal, uppgift om vilken lag som är tillämplig på detta,
- 5) utstationeringens planerade startdatum och slutdatum,
- 6) information om registreringsnumren för de motorfordon som används,
- 7) uppgift om huruvida tjänsten utgör godstransport, persontransport, internationella transport eller cabotagetransport.

I paragrafens 2 mom. föreskrivs det om den kompletterande anmälan som ska göras om de uppgifter som nämns i 1 mom. ändras. En förutsättning för att arbetet ska få fortsätta är att det utstationerade företaget gör en kompletterande anmälan i IMI-systemet omedelbart när ändringarna sker.

Genom de föreslagna ändringarna genomförs kraven i artikel 1.11 a i ändringsdirektiv (EU) 2020/1058.

8 §. Utseende av företrädare. I paragrafens 2 mom. föreslås en avgränsning i fråga om tillämpningsområdet som följer av den särskilda regleringen om förare. Kravet på utseende av en företrädare tillämpas inte på underentreprenad inom tjänster avseende vägtransport och inte heller när vid utstationering när de i 7 b § föreskrivna kraven beträffande anmälan om utstationering

av förare blir tillämpliga via IMI-systemet ska tillämpas. Syftet med den nya regleringen är att få till stånd en lösning på EU-nivå för att stödja en enhetlig anmälningspraxis och tillsyn i fråga om gränsöverskridande transporter som utförs som underleverans och att förbättra tillgången till information om transporten i mållandet. Den föreslagna ändringen gäller endast underleverantörssituationer och därmed ska kravet på företrädare även i fortsättningen tillämpas när det är fråga om hyrd arbetskraft och företagsinterna förflyttningar samt på gränsöverskridande ut-sändning på motsvarande sätt som i nuläget när det gäller cabotagetrafik.

Förslaget motsvarar kraven i artikel 1.11 i ändringsdirektiv (EU) 2020/1057, enligt vilka medlemsstaterna med avvikelse från artikel 91 och 92 i genomförandedirektivet om utstationering av arbetstagare endast får införa administrativa krav och kontrollåtgärder med avseende på utstationering av förare. Ett sådant krav är enligt artikel 1.11 a anmälan via IMI-systemet. Bestämmelser om detta föreslås i 7 b §. Enligt led b är det dessutom tillåtet att föreskriva om en skyldighet för föraren att inneha och på begäran tillhandahålla vissa handlingar under transporten med tanke på kontroller. Bestämmelser om detta föreslås i föreslagna 10 a §. Det är likaså enligt led c tillåtet att föreskriva om en skyldighet att på begäran av behöriga myndigheter sända de handlingar som krävs efter det att transporten avslutas, om vilket det föreslås bestämmelser i 10 b §.

10 §. Skyldighet att tillhandahålla information om utstationerade arbetstagare i Finland. Det föreslås att till paragrafen fogas ett nytt moment där det föreskrivs vilka bestämmelser som gäller vid underleveranser i inom tjänster avseende vägtransport till den del det gäller det som föreskrivs i 10 §. Vid tjänster avseende vägtransport som utförs i form av underentreprenad tillämpas enligt förslaget endast 1 mom. 4 punkten om vad arbetstagarens rätt att arbeta grundar sig på, i övrigt tillämpas vad som föreskrivs i 10 b § till följd av de särskilda reglerna om vägtrafik. Således ska bestämmelserna i 10 § 1–4 mom. i fortsättningen tillämpas på tjänster avseende vägtransport när det är fråga om hyrt arbete eller interna förflyttningar inom en företagsgrupp eller cabotagetransporter, och det utsändande företaget ska hålla dessa uppgifter skriftligt tillgängliga i Finland under hela utstationeringstiden. I situationer med underleverantörer tillämpas endast kravet som gäller rätten att arbeta och de krav som framgår av den föreslagna nya 10 b §.

På detta sätt genomförs kravet i artikel 11.1 b i ändringsdirektiv (EU) 2020/1057 (se motiveringen till 10a §). I ändringsdirektiv (EU) 2020/1057 finns inga bestämmelser om rätten att arbeta eller om ställningen för arbetstagare från tredjeländer. När det gäller bestämmelser om utstationerade arbetstagare får företag från tredjeländer inte få förmånligare behandling och därför tillämpas lagen på enahanda grunder på arbetstagare som utstationeras från EU och från tredjeländer.

10 a §. Handlingar som krävs i samband med vägkontroller vid underentreprenad. I paragrafens 1 mom. föreslås en bestämmelse om arbetsgivarens omsorgsplikt vid tjänster avseende vägtransport som utförs i form av underentreprenad när det gäller tillgänglighet till vissa handlingar och uppgifter i samband med vägkontroller. Arbetsgivaren, dvs. trafikidkaren, ska se till att tillsynsmyndigheterna för tillsynen över transporter i samband med vägkontroller har tillgång till vissa handlingar och uppgifter till stöd för kontrollarbetet. I enlighet med transportservicelagen och lagen om utstationering av arbetstagare övervakas iakttagandet av sociallagstiftningen inom vägtrafiken av polis-, tull- och gränsmyndigheterna samt av arbetarskyddsmyndigheten. Det räcker med att de handlingar som krävs finns tillgängliga i pappersform eller elektronisk form vid kontrollen. De handlingar och uppgifter som krävs är enligt 1 punkten är en kopia av den i 7 b § avsedda anmälan om utstationering, enligt 2 punkten bevis på att transporten äger rum i värdmedlemsstaten, dvs. i praktiken fraktdokument och enligt 3 punkten uppgifter som

registrerats i färdskrivaren. Enligt förslaget är det uteslutande arbetsgivaren som ansvarar för att dessa handlingar och uppgifter finns tillgängliga under transporten.

I paragrafens 2 mom. föreskrivs ytterligare om förarens skyldighet att på tillsynsmyndighetens begäran vid en vägkontroll visa upp de handlingar och utredningar som avses. Genomförandet av vägkontroller förutsätter således att arbetsgivaren fullgör sin omsorgsplikt och att föraren samarbetar med myndigheten genom att lägga fram de handlingar och utredningar som myndigheten kräver.

Med dessa ändringar genomförs artikel 1.11 b i ändringsdirektiv (EU) 2020/1057. I den föreskrivs det att transportören är skyldig att säkerställa att föraren har tillgång till handlingar som hänför sig till transporten i pappersform eller i elektronisk form. Föraren är skyldig att inneha och på begäran vid vägkontroll tillhandahålla dessa handlingar. Med handlingar avses:

- i) en kopia av den utstationeringsdeklaration som lämnats in via IMI,
- ii) bevis avseende de transporter som äger rum i värdmedlemsstaten, exempelvis en elektronisk fraktsedel (e-CMR) eller bevis som avses i artikel 8.3 i förordning (EG) nr 1072/2009,
- iii) färdskrivardata, särskilt landssymbolerna för de medlemsstater där föraren har befunnit sig vid utförandet av internationella vägtransporter eller cabotagetransport, i enlighet med registrerings- och dokumentationskraven i förordning (EG) nr. 561/2006 och förordning (EU) nr 165/2014.

Det bevis som avses i ovan nämnda underpunkt ii avseende de transporter som äger rum grundar sig i praktiken på ett fraktavtal och på en fraktsedel för transporten. Fraktinformation vid internationella vägtransporter baserar sig på konventionen om internationell godstransport (CMR). Enligt konventionen ska internationell transport åtföljas av en fraktsedel som ska visas upp för den myndighet som övervakar transporterna. Fraktsedeln fungerar också som ett transportavtal, om inget annat visas. Av fraktsedeln framgår avsändarens, mottagarens och transportörens skyldigheter och ansvar, försäkring och betalning av frakten mellan det att varorna tas emot för transport och det att de tas emot av mottagaren. Fraktsedeln har också betydelse för tullövervakning. Fraktsedeln ska innehålla följande uppgifter:

- a) ort och dag för utfärdandet, b) avsändares namn och adress, c) fraktförarens namn, d) ort och dag för godsets mottagande till befordran samt bestämmelseort, e) mottagarens namn och adress, f) gängse benämning på godsets art och på författningssättet samt, i fråga om farligt gods dettas allmänt vedertagna benämning, g) antalet kollin, dessas särskilda anmärkning och nummer, h) godsets bruttovikt eller annan uppgift om dess mängd, i) kostnader i anslutning till befordringen (frakt, tilläggsavgifter, tullavgifter och andra kostnader som uppkommer under tiden från avtalets ingående till godsets utlämnande), j) erforderliga anvisningar beträffande tull- och andra formaliteter, k) meddelande att befordringen är underkastad bestämmelserna i denna konvention utan hinder av klausuler av annat innehåll.

Vid behov ska fraktsedeln också innehålla följande uppgifter: a) förbud mot omlastning, b) de kostnader som avsändaren åtar sig att betala, c) efterkravsbelopp som ska uppbäras vid godsets utlämnande, d) godsets deklarerade värde samt belopp motsvarande särskilt intresse av leveransen, e) avsändarens anvisningar till fraktföraren rörande försäkring av godset, f) avtalad tid inom vilken befordringen ska vara fullgjord, g) förteckning över handlingar som överlämnats till fraktföraren.

Enligt CMR-konventionen kan en fraktsedel också vara i elektronisk form (e-CMR). Informationen i elektronisk form ska motsvara kraven på en fraktsedel i pappersform. Dessutom ställs det vissa krav på e-CMR-fraktsedlar när det gäller spårbarhet och tillförlitlighet i fråga om elektronisk information.

Den e-FTI-förordning som ska tillämpas inom Europeiska unionen 2024–2025 förpliktar alla med stöd av respektive behörighet relevanta myndigheter i EU-medlemsländer att ta emot elektroniska fraktuppgifter, om aktören vill leverera den i denna form. Det elektroniska eFTI-dokumentets struktur liknar eCMR-dokumentet men de är inte helt överensstämmande. Ett eCMR-dokument enligt den internationella konventionen är elektronisk fraktinformation medan eFTI motsvarar regleringen på EU-nivå. I eFTI-förordningen på EU-nivå eftersträvas omfattande interoperabilitet jämfört med eCMR, vilket innebär att tillsynsmyndigheterna i praktiken på grundval av sin behörighet får tillgång till fraktinformation utan åtgärder av transportpersonalen, vilket är fallet för närvarande när det gäller eCMR. Fraktinformationen skapas i den ekonomiska aktörens (transportföretagets, logistikaktörens o.s.v.) system och ska certifieras av myndigheten.

Användningen av fraktinformation vid tillsynen över utstationerade arbetstagare stöder tillsynsätgårderna. Med hjälp av informationen får man fram uppgifter om transporten, bland annat om avgångsorten och destinationsorten. Transportpersonalen är också skyldig att med fraktinformationen ange alla de transporter de utför under en internationell transport (t.ex. flera transporter). Denna information kan jämföras med den information som fås från smarta färdskrivare, inklusive fordonets position var tredje timme. På så sätt kan man mycket noggrant bedöma fordonets rörelser och därigenom förarverksamheten också bakåt i tiden. När elektroniska fraktuppgifter blir allmänna och när andra generationens smarta färdskrivare införs inom EU-området 2023 i och med EU:s rörlighetspaket, förbättras också tillförlitligheten hos den information som dessa ger och tillsammans skapar de en synnerligen bra kanal också för tillsynen över arbetsvillkor, arbetstider och löner för personal som arbetar med internationella transporter.

10 b §. Lämnande av uppgifter till arbetarskyddsmyndigheten. I paragrafens 1 mom. föreskrivs det om arbetsgivarens skyldighet att efter avslutad transport på begäran lämna uppgifter till myndigheterna. Av bestämmelsen framgår det vilka uppgifter som ska lämnas efter att vederbörande lämnat landet. Det är fråga om uppgifter med anknytning till arbetstagares anställningsvillkor, enligt vad som föreskrivs i punkterna 1-3. Enligt 1 punkten ska efter avslutad transport uppgifter lämnas om arbetstidsbokföring över det arbete som föraren utfört i Finland, enligt 2 punkten betalningsbevis som visar att lön har betalats och enligt 3 punkten uppgifter om de anställningsvillkor som tillämpas på anställningsförhållandet. Med stöd av 4 och 5 punkterna ska till arbetarskyddsmyndigheten likaså på begäran efter det att förarens utsändningsperiod har avslutats ges uppgifter som gäller själva transporttjänsten. Arbetsgivaren ska lämna uppgift om transporttjänsten, vilket i praktiken innebär fraktdokument enligt 10 a § 2 punkten och även uppgifter om färdskrivaren i enlighet med 10 a § 3 punkten.

I paragrafens 2 mom. föreskrivs det om lämnande av de uppgifter som avses i 1 mom., nämligen att arbetsgivaren ska lämna de i 1 mom. avsedda uppgifterna till arbetarskyddsmyndigheten via IMI-systemet inom åtta veckor.

Genom förslagen genomförs artikel 1.11 c i ändringsdirektiv (EU) 2020/1057. Enligt artikeln ska vägtransportföretaget efter att utstationeringsperioden, via det offentliga gränssnitt som är anslutet till IMI-systemet, på direkt begäran av de behöriga myndigheterna i de medlemsstater där utstationeringen ägde rum, sända kopior av de handlingar som avses i led b, ii och iii i denna

punkt samt dokumentation avseende förarens lön med avseende på utstationeringsperioden, anställningsavtalet eller en likvärdig handling i den mening som avses i artikel 3 i rådets direktiv 91/533/EEG (21), tidsrapporter som avser förarens arbete samt betalningsbevis.

Transportföretaget ska skicka dokumentationen via ett offentligt gränssnitt som är kopplat till IMI senast åtta veckor efter dagen för begäran. Om vägtransportföretaget inte lämnar in den begärda dokumentationen inom denna tidsperiod, får de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där utstationeringen ägde rum via IMI begära bistånd av de behöriga myndigheterna i etableringsmedlemsstaten i enlighet med artiklarna 6 och 7 i genomförandedirektivet. När en sådan begäran om ömsesidigt bistånd görs ska de behöriga myndigheterna i vägtransportföretagets etableringsmedlemsstat ha tillgång till utstationeringsdeklarationen och annan relevant information som lämnats in av vägtransportföretaget via det offentliga gränssnitt som är anslutet till IMI.

De behöriga myndigheterna i etableringsmedlemsstaten ska säkerställa att de tillhandahåller de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där utstationeringen ägde rum den begärda dokumentationen via IMI inom 25 arbetsdagar från och med dagen för begäran om ömsesidigt bistånd.

35 §. Försummelseavgift. Det föreslås att det till 1 mom. fogas bestämmelser om sådana påföljder för brott mot den föreslagna administrativa skyldigheten som behövs på grund av de ändringar som gjorts med anledning av speciallagstiftningen om vägtrafik och som stöder genomförandet och övervakningen av direktivet samt sådana ändringar som gäller påförande av försummelseavgift, när det utstationerade företaget inte lämnar uppgifter på begäran av arbetarskyddsmyndigheten efter att utstationeringen avslutats.

I paragrafens 1 mom. 1 punkten föreslås det en bestämmelse om försummelse av skyldighet att göra en anmälan enligt 7 b § om utstationering av arbetstagare. Om en sådan anmälan via IMI-systemet inte görs vid underentreprenad inom tjänster avseende vägtransporter skulle det således leda till en påföljd som motsvarar den som föreskrivs vid försummelse av en anmälan enligt gällande 7 §. Försummelseavgift kan påföras om anmälan inte har gjorts eller om den har varit bristfällig. En försummelseavgift kan också påföras om en kompletteringsanmälan inte har gjorts trots ändrade omständigheter. Utgångspunkten för ändringsdirektiv (EU) 2020/1057 är att uppgifterna hela tiden ska vara uppdaterade.

Paragrafens 1 mom. föreslås få nya 4 och 5 punkter. En arbetsgivare som enligt 4 punkten försummar att tillhandahålla handlingar och information enligt 10 a § 1 mom. eller som enligt 5 punkten försummar att lämna uppgifter till arbetarskyddsmyndigheten i enlighet med 10 och 10 b § kan påföras en försummelseavgift som administrativ påföljd. I 10 § 4 mom. föreskrivs det om det sändande företagens skyldighet att bevara uppgifter som avses i 10 § 1 och 2 mom. i två år efter det att utstationeringen har upphört. I 10 b § föreskrivs det om det utstationerande företagens skyldighet att lämna de begärda uppgifterna via IMI senast inom åtta veckor.

Genom ändringen av 35 § 5 punkten förbättras och effektiviseras arbetarskyddsmyndighetens tillsynsmöjligheter, eftersom försummelse att lämna uppgifter i samtliga fall ska sanktioneras efter att utsändningen avslutas. Genom denna ändring försätts de utstationerande företagen i en jämlik ställning.

De myndigheter som utför vägkontroller kan i enlighet med de tillägg som föreslås till 202 § i transportservicelagen avbryta körningen om de handlingar eller uppgifter som avses i 10 a § inte finns tillgängliga. I exempelvis situationer där föraren är ovillig att visa fram uppgifterna och dessa inte heller annars finns tillgängliga, kan myndigheten avbryta körningen. Att avbryta

körningen är en effektiv åtgärd för att säkerställa att den information och dokumentation som krävs läggs fram.

7.4 Lag om ändring av lagen om överlastavgift

16 §. *Transportuppdragsgivares eller beställares ersättningsansvar.* Enligt gällande reglering har den trafikidkare som har betalt överlastavgiften rätt att helt eller delvis få tillbaka avgiftens belopp av den som ger transportuppdraget. Det föreslås att paragrafen ändras så att trafikidkaren vid sidan av den som utför transportuppdraget har rätt att helt eller delvis få tillbaka överlastavgiftens belopp också av den beställare som betalt och tagit emot transporten.

Paragrafrubriken föreslås likaså bli ändrad för att bättre motsvara den föreslagna utvidgningen av ansvaret till beställaren. Genom tillägget säkerställs att ersättningsansvaret för överlastavgiften vid behov överförs också till den beställare som betalat och tagit emot transporten, eftersom den som utför transportuppgiften också kan vara en tredje part.

8 Bestämmelser på lägre nivå än lag

Utfärdande av färdskrivarkort och undantag vid användning av färdskrivare

På grund av de nya bestämmelser som träder i kraft genom ändringsförordning (EU) 2020/1054 ändras i samband med lagstiftningsprojektet statsrådets förordning (507/2018) om utfärdande av färdskrivarkort och undantag vid användning av färdskrivare. Förslaget till statsrådets förordning sändes på remiss den 7 april 2021 och remisstiden gick ut den 4 maj 2021. I enlighet med 43 § 3 mom. i transportservicelagen får genom förordning av statsrådet utfärdas bestämmelser om den nationella tillämpningen av de undantag som avses i artikel 13 i kör- och vilotidsförordningen och i enlighet med 44 § 6 mom. i samma lag får närmare bestämmelser om ansökan om och förnyande av färdskrivarkort utfärdas genom förordning av statsrådet.

Enligt den nya punkt 7 a som lagts till i artikel 26 i kör- och vilotidsförordningen får den nationella behöriga myndigheten kräva att förarkortets innehavare ersätter kortet med ett nytt om det är nödvändigt för att uppfylla de relevanta tekniska specifikationerna. I Finland ansvarar Trafik- och kommunikationsverket för beviljande av färdskrivarkort. Kompletteringsförslaget har fogats till 4 § i statsrådets förordning.

I artikel 13 i kör- och vilotidsförordningen nämns möjligheterna till nationella avvikelser vid tillämpningen av förarnas kör- och vilotider och bestämmelser om undantag från användningen av färdskrivare finns i artikel 3 färdskrivarförordningen. Bestämmelserna i rörlighetspaketet gav medlemsstaterna möjlighet att vid tillämpningen av kör- och vilotider befria sådana förare från skyldigheten att iaktta kör- och vilotider när som framför fordon eller fordonskombinationer som används för transport av byggmaskiner för ett byggföretags räkning inom en radie av 100 kilometer från företags driftsställe, under förutsättning att framförandet av fordonet inte är förarens huvudsakliga arbete. Undantaget gäller också förare som framför fordon avsedda för leverans av fabriksbetong. Det har föreslagits att möjligheten till nationellt undantag när det gäller användning av färdskrivare tas i bruk för förare av fordon avsedda för leverans av fabriksbetong.

Samtidigt föreslogs det också att de översättningsfel som gäller hänvisningar till kör- och vilotidsförordningen korrigeras i fråga om nationella undantag för transport av levande djur samt användning av färdskrivare för fordon som är avsedda för transport av pengar och/eller värdeföremål. Ändringarna är avsedda att göras i 7 § i statsrådets förordning. Utifrån utlåtandena

föreslås det också att undantagen i 7 § 1 punkten korrigeras i fråga om förare som kör fordon som används eller hyrs utan förare av företag som bedriver jordbruk, trädgårdsodling, husdjurskötsel eller fiske för körning inom en radie av 100 kilometer från den plats där företaget är beläget. Dessutom föreslås det att vissa begrepp i 8 § i statsrådets förordning justeras.

Arbetsfördelningen mellan tillsynsmyndigheterna och verkställigheten av tillsynen

Ändringarna i direktivet om tillsyn över sociallagstiftning inom vägtransporter kan medföra ytterligare behov av noggrannare bestämmelser i fråga om arbetsfördelningen mellan tillsynsmyndigheterna och om verkställigheten av tillsynen. Enligt 43 § 3 mom. i transportservicelagen får bestämmelser om arbetsfördelningen mellan tillsynsmyndigheterna och om verkställigheten av övervakningen utfärdas genom förordning av statsrådet.

För att säkerställa en enhetlig riskbaserad övervakning av yrkestrafiken ska medlemsstaterna ha en nationell tillsynsstrategi av vilken det ska framgå mängden och arten av myndighetssamarbete samt innehållet i de gemensamma kontrollerna. Tillsynsstrategin ska också innehålla en noggrannare beskrivning av den riskbaserade inriktningen av tillsynen och det är därför möjligt att bestämmelser om arbetsfördelning och verkställighet utfärdas genom förordning av statsrådet inom ramen för lagstiftningsprojektet.

9 Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

Det föreslås att lagarna träder i kraft den 1 februari 2022.

Det föreslås att i den nya 3 punkten i 3 § 1 mom. i transportservicelagen intas en övergångsbestämmelse som gäller godstrafiktillstånd för internationella transporter för fordon som har en total massa på 2,5-3,5 ton. Enligt en punkt som fogas till artikel 23 i förordningen om trafikidkare ska den nämnda förordningen inte tillämpas före den 21 maj 2022 på företag som bedriver internationell godstransport på väg enbart med motorfordon eller fordonskombinationer vilkas högsta tillåtna totalmassa är högst 3,5 ton, om inte något annat föreskrivs i etableringsmedlemsstatens lagstiftning.

Det föreslås att till 5 § 1 mom. i transportservicelagen fogas en övergångsbestämmelse om att FO-nummer i fortsättningen är en förutsättning för beviljande av person- och godstrafiktillstånd. De innehavare av person- och godstrafiktillstånd som ännu inte har fått något FO-nummer vid tidpunkten för lagens ikraftträdande, ska skaffa ett sådant senast den 30 april 2022.

Det föreslås att en övergångsbestämmelse fogas till 13 § i lagen om transportservice så att riskklassificeringsschemat tas i bruk på det sätt som föreskrivs i genomförandebestämmelsen om riskvärderingssystemet i artikel 9.1 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG.

I fråga om 16 § 1 mom. i transportservicelagen föreslås en övergångsbestämmelse som gäller anmälan i efterskott av FO-nummer vid registrering inom godstrafik. De i 16 § i transportservicelagen nämnda tjänsteleverantörer som vid tidpunkten för lagens ikraftträdande inte har anmält sitt FO-nummer till Transport- och kommunikationsverket ska göra det senast den 21 maj 2022.

Det föreslås att till 17 § 2 mom. i transportservicelagen fogas en övergångsbestämmelse enligt vilken innehavare av persontrafiktillstånd eller godstrafiktillstånd samt i 16 § avsedda tjänsteleverantörer inom godstransporter gör anmälan om att fordon som de använder för trafik innehas uteslutande av dem. Dessutom tillämpas övergångsbestämmelsen på straffbestämmelsen i 262

a §. De innehavare av person- och godstrafiktillstånd som nämns i 17 § 2 mom. i transportservice lagen och de i 16 § avsedda tjänsteleverantörer inom godstrafiken som vid tidpunkten för lagens ikraftträdande inte har anmält till transport- och kommunikationsverket att ett fordon som de använder i trafik är innehas uteslutande av dem, ska göra anmälan senast den 21 maj 2022.

10 Genomförande och uppföljning

Riksdagen har i sitt svar (RSv 27/2017 rd) på regeringens proposition med förslag till lag om transportservice konstaterat att riksdagen förutsätter att statsrådet ser till att myndighetsövervakningen av tillståndspliktig trafik förblir effektiv och att det inte uppstår fenomen som kan kopplas till svart ekonomi eller marknadsstörningar. Denna proposition är en följd av riksdagens uttalande så till vida att det föreslås bestämmelser om att tillsynsmyndigheterna i fortsättningen ska ha fler tillsynsmetoder som riktas till den yrkesmässiga person- och godstrafiken på väg.

11 Förhållande till andra propositioner

Regeringens proposition med förslag till ändring av lagen om transportservice (RP 176/2020) lämnades till riksdagen den 15 oktober 2020 och antogs i riksdagen den 7 april 2021. Republiken president stadfäste den 9 april 2021 lagen om ändring av transportservice lagen och lagen om ändring av 155 och 171 § i vägtrafiklagen. Lagarna trädde i kraft den 1 maj 2021. Lagen om ändring av lagen om transportservice innehåller ett krav på FO-nummer som en förutsättning för ansökan om taxitrafiktillstånd. I denna proposition föreslås ett motsvarande krav som villkor för ansökan om persontrafiktillstånd och godstrafiktillstånd.

En proposition med förslag till lag om ändring av lagen om transportservice, där det föreslås att till lagen fogas en ny bestämmelse om styrningen och hanteringen av godstrafik vid landsvägsgränsstationer, lämnas till riksdagen våren 2021. Lagen är avsedd att träda i kraft den 1 juni 2021.

En proposition med förslag till ändring av luftfartslagen (864/2014) och av vissa lagar som har samband med den lämnas till riksdagen hösten 2021. I propositionen föreslås det att luftfartslagen, lagen om transportservice, lagen om tjänster inom elektronisk kommunikation och strafflagen ändras.

12 Förhållande till budgetpropositionen

13 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

Propositionen innehåller förslag som är av betydelse med tanke på vad som föreskrivs i grundlagen om näringsfrihet, egendomsskydd och avtalsfrihet, skydd för personuppgifter, fri rörlighet och personlig integritet samt om delegering av lagstiftningsbehörighet.

13.1 Förverkligandet av näringsfriheten

Enligt 18 § i grundlagen har var och en i enlighet med lag rätt att skaffa sig försörjning genom arbete, yrke eller näring som han eller hon har valt fritt. Riksdagens grundlagsutskott har ansett att näringsfriheten inte får begränsas utan synnerligen giltiga skäl, såsom exempelvis skydd av människors hälsa och säkerhet eller andra viktiga och starka samhälleliga intressen.

Grundlagsutskottet har i sin utlåtandepraxis framhållit att uttrycket ”i enlighet med lag” i 18 § 1 mom. antyder möjligheten att genom lag begränsa den i bestämmelsen tryggade rätten (GrUU 9/2005 rd, GrUU 23–24/2000 rd och GrUU 4/2000 rd). Grundlagsutskottet har exempelvis ansett att det är möjligt att genom undantagsarrangemang och av godtagbara skäl föreskriva om tillståndspflicht för näringsverksamhet (GrUU 9/2005 rd och GrUU 14/2004 rd). När det gäller innehållet i regleringen har utskottet ansett det viktigt att bestämmelserna om tillståndsvillkor och tillståndsgiltighet garanterar en tillräcklig förutsebarhet i myndigheternas verksamhet (GrUU 10/2012 rd, GrUU 19/2009 rd och GrUU 16/2003 rd). Begränsningar av näringsfriheten måste uppfylla de allmänna krav på lagar som begränsar en grundläggande fri- eller rättighet (GrUU 65/2014 rd och GrUU 14/2004 rd).

Med hänsyn till de allmänna förutsättningarna för begränsning av de grundläggande fri- och rättigheterna ska inskränkningar i dessa samtidigt vara tillåtna också med tanke på åtaganden som gäller mänskliga rättigheter. Näringsfriheten tryggas inte direkt i den europeiska konventionen om skydd för de mänskliga rättigheterna eller i de människorättskonventioner som tillkommit inom Förenta Nationerna, nedan FN. I artikel 23 i FN:s allmänna deklaration om de mänskliga rättigheterna nämns rätten till fritt val av sysselsättning. Näringsfrihet ingår också i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna. Enligt artikel 16 i stadgan ska näringsfriheten erkännas i enlighet med unionsrätten samt nationell lagstiftning och praxis. Artikel 1 i det första tilläggsprotokollet till Europakonventionen tryggar egendomsskyddet och har även ansetts indirekt skydda näringsverksamheten. Denna rätt kan i stor utsträckning begränsas genom lagar i syfte att trygga allmänt intresse.

Tillståndsvillkor och återkallande av tillstånd

Grundlagsutskottet har i ett utlåtande⁵¹ ansett att i lag föreskrivna begränsningar av näringsfriheten ska vara exakta och noggrant avgränsade och deras relevanta innehåll, såsom begränsningarnas omfattning och villkor, ska framgå av lagen. När det gäller regleringens innebörd har utskottet ansett det angeläget att bestämmelserna om tillståndsvillkor och tillståndets kontinuitet är tillräckligt förutsebara.

Det krav på FO-nummer som föreslås i 5 § för person- och godstrafiktillstånd som en förutsättning för beviljande av tillstånd anses inte begränsa friheten att idka näring, eftersom FO-nummer redan nu har krävts innan trafik inleds. Det nya villkoret för beviljande av person- och godstrafiktillstånd är noggrant beskrivet, avgränsat och exakt i bestämmelsen. Den som ansöker om tillstånd kan förutse detta villkor. De övriga ändringarna i 5 § som gäller beviljande av person- och godstrafiktillstånd handlar om att slopa vissa tillståndsvillkor och baserar sig på EU:s förordning om ändring av förordningen om trafikidkare (EU) 2020/1055 och i praktiken innebär de att tillståndsvillkoren lindras.

De brottskategorier som föreslås bli fogade till 8 § rörande gott anseende anses inte begränsa friheten att idka näring i fråga om person-, gods- eller taxitrafik, eftersom gott anseende redan nu ska bedömas innan tillstånd beviljas och de brottskategorier som läggs till har definierats exakt och är noggrant avgränsade.

Bestämmelserna i 8 § gäller utöver innehavare av person- och godstrafiktillstånd också innehavare av taxitrafiktillstånd. Taxiförare ska dessutom skaffa körtillstånd, vilket inte är praxis inom person- och godstrafiken, och bland villkoren för körtillstånd finns det i fråga om brottskategorierna likheter med vad som är relevant vid bedömning av gott anseende. Det kan därför i olika

⁵¹ GrUU 19/2002

sammanhang uppfattas så, att en och samma person blir bedömd två gånger i fråga om samma påföljder och att det därför blir fråga om dubbel straffbarhet. Ett taxitrafiktillstånd och ett körtillstånd för taxiförare är dock två separata tillstånd som är avsedda för olika ändamål och de är således inte jämförbara. Villkoren för att få körtillstånd för taxiförare är absoluta och de ingriper inte någon myndighetsprövning i motsats till bedömningen av förutsättningarna för gott anseende, där myndigheten lutar sig mot de bedömningskriterier som anges i lagen och enligt vilka gärningar kan bedömas utifrån lämplighetskriteriet.

Förslaget att förlänga granskningsperioden i fråga om fängelsestraff från två till fem år gör granskningsperioden lika lång som vad som föreskrivs om bedömning av gott anseende bland annat i järnvägstrafik och spårbunden stadstrafik när det gäller fängelsestraff. Högsta förvaltningsdomstolen har i sitt beslut HFD:2018:85, som granskar körtillstånd för taxiförare och hinder för beviljande av tillstånd, bedömt grundlagsenligheten i ett fall där körtillståndet inte förnyades på grund av bötesstraff och körförbud som erhållits under en granskningsperiod på fem år. I det aktuella fallet bedömdes inte gärningarnas inverkan på lämpligheten separat, utan de ansågs alltid ge uttryck för olämplighet och utgjorde således ett hinder för beviljande av tillstånd och därmed sökandes rätt att utöva yrke. Detta ansågs strida mot grundlagen. Med tanke på näringsfriheten och proportionalitetsprincipen var problemet med att det förelåg hinder för beviljande av tillstånd å ena sidan bestämmelsens ovillkorlighet, det vill säga att det inte fanns rum för myndighetsprövning, och å andra sidan att verkan av hindren löpte över en synnerligen lång period. I den nu föreslagna ändringen är det fråga om att bedöma gott anseende, där myndigheten har möjlighet att beakta ett fängelsestraff som en omständighet som äventyrar anseendet och därefter överväga om sökanden på grund av straffet och andra omständigheter som påverkar anseendet är uppenbart olämplig att bedriva yrkesmässig trafik. Myndigheten ska då hålla sig till de i lag angivna bedömningskriterierna enligt vilka en gärning kan bedömas med hänsyn till lämplighet eller olämplighet. Det att granskningsperioden nu föreslås bli förlängd kan inte anses leda till att kriterierna kan betraktas som ovillkorliga eller ha för lång verkan i tid.

De föreslagna ändringarna anses vara exakta och noggrant avgränsade med tanke på näringsfriheten och begränsningens omfattning och förutsättningarna framgår av lagen. Det förslag som gäller tillståndsvillkoren anses vara problemfritt från grundlagssynpunkt.

I sin praxis när det gäller reglering av näringsverksamhet har grundlagsutskottet ansett att återkallande av ett tillstånd är en myndighetsåtgärd som ingriper kraftigare i individens rättsliga ställning än avslag på en ansökan om tillstånd. Grundlagsutskottet har därför ansett att proportionaliteten kräver att möjligheten att återkalla tillstånd knyts till allvarliga eller väsentliga förseelser eller försummelse och vid att eventuella anmärkningar eller varningar till tillståndsinnehavaren inte har lett till korrigerande av brister i verksamheten. Återkallande av tillstånd anses ur grundlagssynvinkel vara oproblematiskt och proportionerligt i förhållande till det uppsatta målet.

Registreringsskyldighet för tjänsteleverantörer inom godstrafiken

Grundlagsutskottet har i sin praxis i konstitutionellt hänseende jämställt registreringsskyldighet som en förutsättning för inledande av näringsverksamhet med tillståndsplikt, och granskat denna reglering med avseende på den näringsfrihet som tryggas i grundlagen och de krav som ställs på tillståndsplikt för näringsverksamhet.

Den föreslagna bestämmelsen i 16 § i transportservicelagen och utvidgningen av registrerings-skyldigheten för en tjänsteleverantör som är en fysisk eller juridisk person till att omfatta anmälan av FO-nummer till Transport- och kommunikationsverket kan anses vara en ytterst obetydlig begränsning av näringsfriheten. Exempelvis i 14 § i transportservicelagen avses med närings-sidkare redan nu en tjänsteleverantör som enligt 3 § 1 mom. i handelsregisterlagen (129/1979) är skyldig att göra en grundanmälan, varvid närings-sidkaren efter registreringen i företags- och organisationsdatasystemet också får ett FO-nummer. Villkoren för registrering anses inte vara stränga i relation till det eftersträvade målet och de är därför inte heller något verkligt hinder för företagare att etablera sig i branschen.

Registrering av fordon som används i trafik

När transportservicelagen trädde i kraft slopades också trafiktillståndens fordonsspecifika karaktär. Ett av syftena med ändringen var att underlätta för ett företag att ha tillgång till flera fordon i ett varierande antal. Det har tidigare ansetts att sammankopplingen av fordon med tillståndshavare begränsar denna möjlighet. Som ett tillräckligt medel för att säkerställa att fordon registreras på behörigt sätt ansågs skyldigheten för innehavare av taxi-, person- och godstrafiktillstånd enligt 17 § i transportservicelagen och för tjänsteleverantörer som avses i enligt 16 § i den lagen att se till att det motorfordon innehavaren av tillståndet använder i trafik har registrerats i det trafik- och transportregister som avses i 216 § i transportservicelagen och att som fordonets användningsändamål har angetts tillståndspliktig användning.

Den skyldighet att koppla ihop ett fordon som används i trafik med en innehavare av person- eller godstrafiktillstånd som följer av ändringsförordning (EU) 1055/2020 har, för att säkerställa en enhetlig tillsyn, ansetts vara en grund för att ta i bruk motsvarande skyldighet för sådana tjänsteleverantörer som avses i 16 § i transportservicelagen och som bedriver godstrafik med lätta nyttofordon med en totalmassa som understiger 3,5 ton. Från och med maj 2022 ska också innehavare av ett godstrafiktillstånd och innehavarens lätta nyttofordon med en totalvikt som överstiger 2,5 men inte 3,5 ton och som används i internationell godstrafik kunna sammankopplas. I fortsättningen skulle det exempelvis vid vägkontroller vara svårt, om inte så gott som omöjligt, att skilja fordon med en totalmassa som överstiger 2,5 ton från fordon som är högst 3,5 ton och som används i trafik av innehavaren av ett godstrafiktillstånd från en tjänsteleverantör som avses i 16 § i transportservicelagen. Det är därför tydligare om lätta nyttofordon med en totalvikt som understiger 3,5 ton omfattas av samma registreringsskyldighet.

Den i 17 § i transportservicelagen föreslagna skyldigheten för innehavare av persontrafiktillstånd eller godstrafiktillstånd och sådana tjänsteleverantörer som avses i 16 § att se till att de motordrivna fordon som används för yrkesmässig person- och godstrafik innehas uteslutande av dem samt den föreslagna nya straffbestämmelsen i 262a § som gäller felaktig registrering av fordon som används i trafik, bedöms stå i rätt proportion till det uppsatta målet och är således inte något verkligt hinder för närings-sidkare att etablera sig i branschen. Dessutom bekräftar registreringen av ett fordon som används i trafik endast att en innehavare av persontrafiktillstånd eller godstrafiktillstånd och en tjänsteleverantör som avses i 16 § i transportservicelagen har låtit anteckna att en betydande produktionsfaktor för transportföretagets affärsverksamhet utgörs av fordonen.

Regler för cabotagetrafik på vägtransportsträckor vid kombinerade transporter

En med tanke på näringsfriheten betydelsefull punkt i denna proposition är tillämpningen av reglerna för cabotagetrafik på vägtransportsträckor vid internationella kombinerade transporter, som möjliggörs genom ändringen av förordningen om tillstånd för godstrafik. Det föreslås att

bestämmelser om tillämpningen av föreskrifterna om cabotagetrafik ska tas in i transportserVICELAGEN. Reglerna för cabotagetrafik begränsar unionens transportföretagares näringsfriheten i en annan medlemsstat. Tillämpningen av reglerna för cabotagetrafik på vägtransportsträckor vid kombinerade transporter har i ändringsförordning (EU) 2020/1055 motiverats med erfarenheter som visar att undantaget för kombinerade transporter från regeln om cabotagetrafik systematiskt har använts för att kringgå cabotagetransportens tillfälliga karaktär och för att motivera fortsatt användning av fordon i en annan medlemsstat än den där företaget är etablerat. Dessa illojala affärsmetoder leder till social dumpning av förare och äventyrar efterlevnaden av den rättsliga ramen för cabotagetransporter. I propositionen anses det ändamålsenligt och motiverat att bestämmelserna om cabotagetrafik enligt förordningen om tillstånd för godstrafik iakttas också på vägtransportsträckor vid kombinerade transporter.

Vissa medlemsländer har drivit ett betydande antal fall⁵² mot Europaparlamentet och Europeiska unionens råd inom ramen för förfarandet för förhandsavgörande i Europeiska unionens domstol med anledning av rörlighetspaketet, och yrkat på att vissa bestämmelser i förordningar och direktiv ska upphävas.

De som driver talan framhåller att artikel 1.3 och artikel 1.7 i ändringsdirektiv (EU) 2020/1057, till den del dessa punkter förpliktar till iakttagande av de regler som gäller utsändande av arbetstagare för annat än bilaterala transporter och cabotagetrafik, bryter mot principen om lika-behandling. Selektiv indelning av transporter leder till två typer av löner för anställda vid samma företag, även om de utför samma slags arbete. Reglerna om utstationering av arbetstagare har således inte fastställts på grundval av objektiva kriterier, som enligt de bedömningar som gjorts i dessa fall strider mot principen om likabehandling i artikel 20 i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna. I de aktuella fallen hänvisas dessutom till proportionalitetsprincipen och till att bestämmelserna har medfört extra administrativt arbete för små och medelstora företag, som inte står i rätt proportion till det eftersträvade målet.

I talan hävdas det att artikel 1.6 d i ändringsförordning (EU) 2020/1054, enligt vilken transportföretagen är skyldiga att se till att föraren återvänder till sin boningsort eller arbetsgivarens etableringsställe var fjärde vecka, åsidosätter artikel 45 FEUF, eftersom skyldigheten för förare att återvända till sin boningsort eller arbetsgivarens etableringsställe utan att de själva har möjlighet att välja var de vill tillbringa sin viloperiod utgör ett åsidosättande av deras fria rörlighet som arbetstagare samt ickediskrimineringsprincipen enligt artikel 26 FEUF.

Vidare framhålls det att artikel 1.3 i ändringsförordning (EU) 2020/1055, till den del den kompletterar förordningen om trafikidkare med artikel 5.1 b, där det föreskrivs att fordon som används av ett företag för internationell transport ska återvända till ett av verksamhetsställena i den medlemsstaten senast åtta veckor efter avresan, bryter mot artikel 3.3 FEUF samt artiklarna 11 FEUF och 119 FEUF. Skyldigheten att se till att förare och fordon återvänder till verksamhetsställena ökar trafiken med tomma fordon och därmed koldioxidutsläppen. Enligt talan ligger kraven inte i linje med Europeiska unionens åtgärder inom miljö- och klimatpolitiken, särskilt de mål som ingår i Europeiska programmet för grön utveckling (European green deal) och som fastställs av Europarådet.

Hotet om eventuella rättsfall har varit känt redan vid beredningen av lagstiftningen och därför har rådets och parlamentets rättstjänster i samband med förhandlingarna lagt ner mycket tid på

⁵² Bland annat målen; C-541/20, C-542/20, C-543/20, C-544/20, C-545/20, C-546/20, C-547/20, C-548/20, C-549/20, C-550/20, C-551/20, C-552/20, C-553/20, C-554/20 samt C-555/20.

att säkerställa att de föreslagna lösningarna också tål en kritisk granskning. Finland har inte deltagit i behandlingen av talan eller besvärshandlingarna genom en interventionsansökan.

13.2 Egendomsskydd och avtalsfrihet

Särskild reglering om utstationerade förare

Det föreslås att ikraftträdandebestämmelsen i lagen om ändring av lagen om utstationering av arbetstagare ändras så att ändringarna ska tillämpas på arbete inom vägtransportsektorn fram till den 1 februari 2022. Med stöd av ikraftträdandebestämmelsen lämnades tillägg och ändringar som gäller lön, kostnadsersättning, långvarig utstationering, precisering av förhandsanmälan och hyrt arbete utanför tillämpningsområdet för arbete inom vägtransportsektorn. Bestämmelser om dessa finns i 4 a §, 5 § 1–4 mom., 5 a §, 6 a §, 7 §, 7 a § och 14 §. Ändringarna ska tillämpas på arbete inom vägtransportsektorn från och med den 2 februari 2022 efter en övergångsperiod på sex månader. Genom förslaget jämställs utstationerade arbetstagare inom vägtransportsektorn med andra utstationerade arbetstagare när arbetsvillkor och löner bestäms.

Förslaget är betydelsefullt med tanke på friheten att tillhandahålla tjänster enligt fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (artiklarna 56 och 57 FEUF) och har även samband med artikel 20 om likabehandling i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna.

När det gäller lagstiftningsordningen är 5 a § 1 mom. i lagen om utstationering av arbetstagare den mest verkningsfulla. Skyddsbestämmelsen ska tillämpas i situationer där arbetsgivaren i arbetstagarens ursprungsmedlemsstat antingen med stöd av lag eller med stöd av praxis inte är skyldig att betala de extra kostnader som utstationeringen orsakar den utstationerade arbetstagaren för resa och logi, eller i de fall då det inte har avtalats om saken mellan det utstationerande företaget och arbetstagaren. Syftet med förslaget är att samordna regleringen i ursprungslandet och i det land där arbetet utförs, så att den ersättning som bestäms enligt ursprungslandet eller som arbetsgivaren och arbetstagaren avtalat om inte väsentligt får underskrida den nivå som förutsätts enligt finländska kollektivavtal.

Förslaget innebär en begränsning av egendomsskyddet enligt 15 § i grundlagen. Enligt paragrafens 1 mom. är vars och ens egendom tryggad. I 2 mom. föreskrivs det att om expropriation av egendom för allmänt behov mot full ersättning bestäms genom lag. Genom bestämmelsen om egendomsskydd tryggas förmåner och rättigheter med förmånsvärde. Avtalsfriheten är inte uttryckligen skyddad. Avtalsfriheten skyddas genom generalklausulen och därmed åtnjuter avtalsförhållandets varaktighet grundlagsskydd. Rättstryggheten gäller dock inte förmåner och rättigheter som förvärvats olagligt. Grundlagsutskottet har bedömt proportionaliteten i denna reglering i samband med behandlingen av RP 71/2021 rd i sitt utlåtande (GrUU 24/2020 rd). Enligt utlåtandet säkras egendomsskyddet i grundlagen också varaktigheten i ett avtalsförhållande, även om förbudet mot retroaktiva ingrepp i avtalsförhållandet inte har varit absolut i grundlagsutskottets praxis. Skyddet för kontinuiteten i förmögenhetsrättsliga rättshandlingar bottnar i tanken att skydda rättssubjektens berättigade förväntningar i ekonomiska frågor. Grundlagsutskottet har i allmänhet ansett att det i skyddet för berättigade förväntningar ingår en rätt att lita på att lagstiftningen om viktiga rättigheter och skyldigheter i avtalsförhållanden är bestående och att dessa frågor därför inte kan regleras på ett sätt som urholkar parternas rättsliga ställning i oskälig grad. Grundlagsutskottet har även bedömt den här typen av bestämmelser som ingriper i egendomsskyddet med avseende på de generella villkoren för begränsningar i de grundläggande fri- och rättigheterna, till exempel kravet på acceptans och proportionalitet.

Genom ändringarna strävar man efter att främja likabehandling av utstationerade arbetstagare med nationella arbetstagare i fråga om anställningsvillkor samt jämlik konkurrens mellan företag. Regleringen anknyter till den skyldighet som i 18 § 1 mom. i grundlagen åläggs det allmänna att sörja för skyddet av arbetskraften, och det finns godtagbara grunder för detta.

Av dess skäl är den föreslagna övergångsbestämmelsen inte problematisk med tanke på egendomsskyddet.

13.3 Skyddet för personuppgifter

Med tanke på det skydd för privatlivet och personuppgifter som tryggas i 10 § i grundlagen innehåller propositionen ett förslag till 200 § i transportservicelagen i anslutning till behandlingen av personuppgifter som fås från färdskrivaren. Den föreslagna regleringen är relevant också med avseende på EU:s stadga om de grundläggande rättigheterna. I artikel 7 i EU:s stadga om de grundläggande rättigheterna tryggas skyddet för privatlivet och i artikel 8 tryggas vars och ens rätt till skydd för personuppgifter.

Det nationella handlingsutrymme som den allmänna dataskyddsförordningen medger baserar sig till väsentliga delar på artikel 6.1 c och 6.1 e i den nämnda förordningen. Det är fråga om situationer då behandlingen av personuppgifter utgår från att den är nödvändig för att fullgöra en rättslig förpliktelse som åvilar den personuppgiftsansvarige eller om behandlingen är nödvändig för att utföra en uppgift av allmänt intresse eller som ett led i den personuppgiftsansvariges myndighetsutövning.

Förarens kör- och vilotider lagras i den digitala färdskrivaren för en period på 56 dagar och föraren ska förvara den analoga färdskrivarens skivor under det innevarande dygnet och de föregående 56 dagarna. Arbetsgivaren, verkstaden och tillsynsmyndigheten för sociallagstiftningen inom vägtrafiken har tillgång till dessa färdskrivaruppgifter som innehåller personuppgifter. För att förarens personuppgifter så som de framgår av färdskrivaruppgifterna inte ska missbrukas, får behandlingen av personuppgifter i samband med färdskrivarförordningen ske endast i syfte att konstatera att de EU-förordningar och direktiv som särskilt fastställts i lagen om transportservice följs. Detta utesluter dock inte användningen av färdskrivaruppgifter separat för ett oundgängligt informationsbehov som följer av annan lagstiftning, såsom strafflagen (39/1889) eller förundersökningslagen (805/2011).

Genom ändringsförordning (EU) 2020/1054 ändrades artikel 7 i färdskrivarförordningen i fråga om dataskydd. I artikeln åläggs medlemsstaterna att säkerställa att behandlingen av personuppgifter i samband med färdskrivarförordningen genomförs endast för att konstatera att förordningarna (EU) N:o 165/2014, (EG) N:o 561/2006, (EG) N:o 1071/2009, (EG) N:o 1072/2009, (EG) N:o 1073/2009, direktiven 2002/15/EG, 92/6/EEG och 92/106/EEG och, när det gäller utstationering av arbetstagare inom vägtransportsektorn, direktiven 96/71/EG, 2014/67/EU och (EU) 2020/1057 följs. Eftersom färdskrivarförordningen är i kraft som sådan i medlemsstaterna, föreslås det att den nationella registreringen görs för att säkerställa skyddet av personuppgifter, så att personuppgifter som fås från färdskrivare kan användas endast för att konstatera att ovan nämnda EU-förordningar och direktiv följs, om inte något annat föreskrivs i någon annan lag.

13.4 Fri rörlighet och personlig integritet

Hindrandet av fortsatt körning när det gäller förare som sänts från en annan medlemsstat i EU kan anses anknyta till den begränsning av rörelsefriheten som nämns 9 § i grundlagen. Enligt 9 § 1 mom. i grundlagen har finska medborgare samt utlänningar som lagligen vistas i landet rätt

att röra sig fritt inom landet och att där välja bostadsort. För att förhindra körning måste eventuellt också maktmedel användas, varvid man också kan se ett samband med 7 § i grundlagen om rätten till personlig frihet och integritet. Enligt 7 § i grundlagen får den personliga integriteten inte kränkas och ingen får berövas sin frihet godtyckligt eller utan laglig grund.

Enlig förslaget till nytt 4 mom. i 202 § i trafikservicelagen får en polis-, tull eller gränsbevakningsman hindra förare från att fortsätta köra, om en förare som är i tjänst hos ett företag som är etablerat i en annan medlemsstat och utstationerats till Finland på grundval av ett transportavtal vid en vägkontroll inte kan visa upp en kopia pappersform eller elektronisk form av en via IMI-systemet gjord anmälan som lämnats till arbetarskyddsmyndigheten och som gäller utstationering av föraren, eller bevis för utövande av transportverksamhet i Finland eller i en färdskrivare registrerade uppgifter som bevisar att föraren utför en internationell transport. Dessa handlingar som ska medföras i fordonet definieras i artikel 1.11 b i ändringsdirektivet (EU) 2020/1057 om särskilda regler för utstationering av förare.

Förslaget bedöms vara en proportionell och nödvändig åtgärd med tanke på övervakningen och i avsaknad av de handlingar som krävs finns det inte skäl att tillåta internationell yrkesmässig vägtransport att fortsätta resan innan rättsläget har konstaterats. Genom en anmälan om utstationering kan man försäkra sig om rätten för en utstationerad arbetstagare i ett företag etablerat i ett annat land att arbeta. Transportören har möjlighet att sända de saknade kopiorna av de handlingar som krävs till föraren eller tillsynsmyndigheten också i elektronisk form, varvid behandlingen av ärendet kan förväntas vara snabb. Av ovannämnda orsaker bedöms det inte heller uppstå några betydande risker eller olägenheter avseende näringsfriheten.

Förslaget som gäller rätten att avbryta en transport kan anses vara en betydande utövning av utövande av offentlig makt. I 202 § 2 mom. föreskrivs det redan nu att om det finns grundad anledning kan misstänka att en förare har överträtt bestämmelserna om körtider, raster och vilotider i kör- och vilotidsförordningen eller färdskrivarförordningen eller föreskrifterna i AETR-överenskommelsen eller om föraren inte för tillsynsmyndigheten företer de uppgifter som avses i artikel 36 i färdskrivarförordningen eller i artikel 12.1 i AETR-överenskommelsen. Den föreslagna rättigheten avviker till sin allvarlighetsgrad inte från tillsynsmyndighetens redan föreskrivna rättigheter.

Dessutom ska ett fordon med stöd av 182 § 1 mom. i vägtrafiklagen stanna på tecken av en polisman, tullman eller gränsbevakningsman. I 17 § i polislagen föreskrivs om polismäns maktbefogenheter medan motsvarande bestämmelse när det gäller tullmän finns i 22 § i tullagen och när det gäller gränsbevakningsmän i 35 § i gränsbevakningslagen (578/2005). Dessa bestämmelser om rätt att använda maktmedel är lämpliga för samtliga tjänsteuppdrag som utförs av polismän, tullmän och gränsbevakningsmän. Enligt 2 kap. 11 § i polislagen, 13 § i tullagen och 38 § i gränsbevakningslagen har en polisman, tullman och gränsbevakningsman dessutom rätt att befalla att ett fordon ska stoppas, flytta ett fordon eller befalla att det ska flyttas, om det är motiverat för att fullgöra uppgifterna. Också enligt 39 § i transportservicelagen har Polisen och Tullen rätt att avbryta en körning om föraren inte kan styrka sin yrkeskompetens eller yrkeskompetensen inte kan konstateras på annat sätt.

De föreslag i propositionen som har samband med de grundläggande fri- och rättigheterna är exakta, noggrant avgränsade och motiverade i förhållande till de rättsobjekt som ska skyddas. Dessutom har den föreslagna regleringen begränsats endast till en omfattning som ska anses nödvändig och proportionerlig med tanke på uppnåendet av propositionens mål. Förslagen inriper inte i kärnområdet för de rättigheter som tryggas i grundlagen.

Utifrån den bedömning som gjorts ovan föreslås det att propositionen kan behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

Kläm

Eftersom ...direktivet innehåller bestämmelser som föreslås bli genomförda genom lag, föreläggs riksdagen följande lagförslag:

1.

Lag

om ändring av lagen om transportservice

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen om transportservice (320/2017) 5 § 1–3 mom., 8 §, 9 §, 13 §, 16 § 1 mom., 39 § 4 mom., 192 § 3 mom., 197 § 4 mom., 200 § 1, 2, och 3 mom., 202 § 3 mom., 220 § 1 mom. 5 punkten, 252 §, 262 § 1 mom. och 263 § 1 mom. samt

fogas till 3 § 1 mom. en ny 3 punkt, till 14 § 2 mom. en ny 3 punkt, till 17 § nya 2 och 3 mom., till 24 § nya 5 och 6 mom., till 42 § 1 mom. nya 16 och 17 punkter, till 43 § ett nytt 2 mom., till 200 § nya 4 och 7 mom., till 202 § ett nytt 4 mom., till 242 § nya 6 och 7 mom., till lagen en ny 262 a §, till 263 § nya 2, 3 och 4 mom. och till 267 § 2 mom. en ny 3 punkt som följer:

3 §

Transport av personer och gods på väg

För transport av personer eller gods på väg i förtjänstsyfte mot ersättning (*yrkesmässig transport på väg*) behövs tillstånd. Tillstånd enligt 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*, behövs för

1) yrkesmässig transport av personer på väg med en i fordonslagen (82/2021) avsedd buss (*persontrafiktillstånd*),

2) yrkesmässig transport av gods på väg med ett fordon eller en fordonskombination med största tillåtna totalmassa på över 3,5 ton (*godstrafiktillstånd*), eller

3) yrkesmässig transport av gods i internationell vägtrafik med ett fordon eller en fordonskombination med största tillåtna totalmassa på över 2,5 ton men högst 3,5 ton (*godstrafiktillstånd*).

5 §

Beviljande av persontrafiktillstånd och godstrafiktillstånd

Transport- och kommunikationsverket beviljar på ansökan person- eller godstrafiktillstånd till en fysisk person som

1) är myndig och vars handlingsbehörighet inte har begränsats med stöd av 18 § i lagen om förmyndarverksamhet (442/1999) och för vilken det inte med stöd av 8 § 1 mom. i den lagen har förordnats en intressebevakare,

2) uppfyller de krav enligt artiklarna 4–8 i EU:s förordning om trafikidkare som ställs på utövande av yrke i fråga om den som bedriver yrkesmässig trafik,

3) inte har försatts i konkurs,

4) inte har försummat skyldigheter som hänför sig till skatter, lagstadgade pensions-, olycksfalls- eller arbetslöshetsförsäkringsavgifter eller till avgifter som Tullen tar ut och inte heller har

andra utestående skulder till offentligrättsliga samfund som beror på utövande av näringsverksamhet och som med avseende på personens betalningsförmåga är mer än ringa,

5) har getts ett företags- och organisationsnummer i enlighet med 9 § i företags- och organisationsdatalagen (244/2001).

Transport- och kommunikationsverket beviljar på ansökan person- eller godstrafiktillstånd till en juridisk person som

1) uppfyller de krav enligt artiklarna 4–8 i EU:s förordning om trafikidkare som ställs på utövande av yrke och yrkeskunnande i fråga om den som bedriver yrkesmässig trafik,

2) inte har försatts i konkurs,

3) inte har försummat skyldigheter som hänför sig till skatter, lagstadgade pensions-, olycksfalls- eller arbetslöshetsförsäkringsavgifter eller till avgifter som Tullen tar ut och inte heller har andra utestående skulder till offentligrättsliga samfund som beror på utövande av näringsverksamhet och som med avseende på sökandens betalningsförmåga är mer än ringa.

Utöver vad som föreskrivs i 1 och 2 mom. är en förutsättning för beviljande av person- och godstrafiktillstånd att den som tillståndssökanden har utsett till trafikansvarig uppfyller kraven enligt artiklarna 4, 6 och 8 i EU:s förordning om trafikidkare samt enligt 1 mom. 1 punkten i denna paragraf. Dessutom ska verkställande direktören, styrelseordföranden, den enda ordinarie styrelsemedlemmen och de ansvariga bolagsmännen i en juridisk person som söker tillstånd ha sådant gott anseende som avses i 8 §.

8 §

Gott anseende hos fysiska personer inom tillståndspliktig vägtrafik

Om inte något annat följer av artikel 6 i EU:s förordning om trafikidkare ska som faktorer som äventyrar anseendet för en trafikansvarig eller en fysisk person vid bedömningen av anseendet beaktas att

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

2) han eller hon under de senaste två åren har påförts andra sanktioner än fängelse eller böter för minst fyra överträdelser av bestämmelser på de områden som avses i 1 punkten,

3) han eller hon under de senaste två åren har påförts bötesstraff eller andra sanktioner för sammanlagt minst fyra gärningar som avses i 1 punkten, eller

4) han eller hon under de senaste fem åren har dömts till fängelsestraff för en gärning som avses i 1 punkten.

En trafikansvarig och en fysisk person som söker eller innehar tillstånd kan inte anses ha gott anseende, om hans eller hennes anseende har äventyrats av ett skäl som nämns i 1 mom. och detta visar att han eller hon är uppenbart olämplig att bedriva yrkesmässig trafik. Vid bedömningen av uppenbar olämplighet beaktas huruvida

1) antalet gärningar är stort,

2) gärningen är allvarlig,

3) gärningen är systematisk,

4) gärningen är riktad mot transportobjektet eller en myndighet,

5) gärningen har utförts vid bedrivande av yrkesmässig trafik,

6) gärningen har konsekvenser som försämrar trafiksäkerheten, eller

7) gärningen på något annat sätt visar på likgiltighet för person- eller trafiksäkerheten.

En fysisk persons anseende äventyras också om personen under de senaste två åren har dömts eller påförts sanktion för någon av de allvarligaste överträdelserna av unionsreglerna enligt bilaga IV till EU:s förordning om trafikidkare eller för en allvarlig överträdelse som anges i den förteckning som kommissionen med stöd av artikel 6.2 b i den förordningen har godkänt.

En fysisk person 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 en anledning som nämns i 3 mom. och detta visar att han eller hon är uppenbart olämplig att bedriva yrkesmässig trafik. Vid bedömningen av uppenbar olämplighet beaktas antalet allvarliga överträdelser av nationella regler och unionsregler samt antalet allvarligaste överträdelser av unionsreglerna enligt bilaga IV till EU:s förordning om trafikidkare för vilka personen har dömts eller påförts sanktioner.

Vad som föreskrivs i 3–4 mom. gäller inte en i 6 § avsedd person som söker ett taxitrafiktillstånd.

9 §

Gott anseende hos juridiska personer inom tillståndspliktig vägtrafik

Vid bedömningen av anseendet hos en juridisk person som söker eller innehar taxitrafiktillstånd, persontrafiktillstånd eller godstrafiktillstånd ska som en faktor som äventyrar anseendet beaktas att den juridiska personen under de senaste fem åren har dömts till samfundsböter. En juridisk person kan inte anses ha gott anseende, om dess anseende har äventyrats av ovan nämnda anledning och detta visar att den är uppenbart olämplig att bedriva yrkesmässig trafik. Vid bedömningen av uppenbar olämplighet beaktas de omständigheter som nämns i 8 § 2 mom.

En juridisk person kan inte heller anses ha gott anseende, om dess verkställande direktör, styrelseordförande, enda ordinarie styrelsemedlem eller ansvariga bolagsman inte uppfyller kravet på gott anseende enligt 8 §.

Anseendet hos en juridisk person som söker eller innehar persontrafiktillstånd eller godstrafiktillstånd äventyras också om den juridiska personen under de senaste två åren har dömts eller påförts sanktion för någon av de allvarligaste överträdelserna av unionsreglerna enligt bilaga IV till EU:s förordning om trafikidkare eller för en allvarlig överträdelse i den förteckning som kommissionen med stöd av artikel 6.2 a i den förordningen har godkänt.

En juridisk person som avses i 3 mom. kan inte anses ha gott anseende på det sätt som avses i artikel 6 i EU:s förordning om trafikidkare, om dess anseende har äventyrats av en anledning som nämns i 3 mom. och detta visar att den är uppenbart olämplig att bedriva yrkesmässig trafik. Vid bedömningen av uppenbar olämplighet beaktas antalet allvarliga överträdelser av nationella regler och unionsregler samt antalet allvarligaste överträdelser av unionsreglerna enligt bilaga IV till EU:s förordning om trafikidkare för vilka transportföretaget har dömts eller påförts sanktioner.

13 §

Betraktande av innehavare av person- eller godstrafiktillstånd som riskföretag

Som riskföretag enligt artikel 12 i EU:s förordning om trafikidkare betraktas en innehavare av person- eller godstrafiktillstånd som definieras som riskföretag på basis av en formel för riskvärdering i en genomförandeakt som antagits med stöd av artikel 9.1 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG.

14 §

Utredningsskyldighet för beställare av godstransport

I denna paragraf avses med beställare av godstransport en sådan näringsidkare som beställer en transport och som enligt 3 § 1 mom. i handelsregisterlagen (129/1979) är skyldig att göra en grundanmälan samt staten, en kommun, en samkommun, landskapet Åland, en kommun och en samkommun i landskapet Åland, en församling, en kyrklig samfällighet, något annat religions-samfund eller någon annan offentligtjuridisk person eller en motsvarande utländsk aktör.

Den som beställer en godstransport eller dennes företrädare ska innan avtal ingås om transport utreda att

1) transportören har godstrafiktillstånd eller rätt att utföra transporten som cabotagetransport enligt EU:s förordning om tillstånd för godstrafik,

2) transportören är införd i registret över mervärdesskattskyldiga enligt mervärdesskattelagen (1501/1993), om transportören är förpliktad till det för den aktuella försäljningen,

3) totalmassan för transportörens fordon inte överstiger de största tillåtna totalmassorna när fordonet har lastats i enlighet med transportavtalet.

16 §

Registreringsskyldighet inom godstrafiken

En tjänsteleverantör som bedriver yrkesmässig transport av gods på väg med ett fordon eller en fordonskombination vars största tillåtna totalmassa överstiger 2,5 ton men är högst 3,5 ton ska registrera sig hos Transport- och kommunikationsverket. Transport- och kommunikationsverket inför i trafik- och transportregistret registreringsanmälningar som görs av juridiska eller fysiska personer som har getts ett företags- och organisationsnummer i enlighet med 9 § i företags- och organisationsdatalagen. Registreringsplikt föreligger dock inte om tillstånd med stöd av 3 § 3 mom. inte krävs för verksamheten.

17 §

Fordon som används i trafik

Innehavare av persontrafiktillstånd eller godstrafiktillstånd och sådana tjänsteleverantörer som avses i 16 § ska dessutom se till att de motordrivna fordon som används för yrkesmässig person- och godstrafik innehåller utslutande av dem och att uppgift om detta har införts i trafik- och transportregistret.

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

24 §

Villkor för utförande av internationella kombinerade vägtransporter

Trots vad som i 19 § 1 mom. 2 punkten i denna lag sägs om kombinerade transporter får en trafikidkare i enlighet med artikel 8 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik, som gäller gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg, med samma fordon, eller om det är fråga om en fordonskombination, med dess dragfordon, i samband med internationella kombinerade transporter utföra högst tre på varandra följande cabotagetransporter omedelbart efter en internationell transport från en annan medlemsstat eller från ett tredjeland till Finland. Den sista lossningen av last inom ramen för en cabotagetransport

som genomförs innan fordonet lämnar Finland ska äga rum inom sju dagar från det att den sista lossningen av last inom ramen för den internationella transporten till Finland har ägt rum.

En trafikidkare får inte i Finland bedriva cabotagettransport med samma fordon eller, om det är fråga om en fordonskombination, med dess dragfordon inom fyra dagar från det att den tredje cabotagettransporten i Finland har avslutats.

39 §

Påvisande av lastbils- och bussförarens yrkeskompetens

Föraren ska medföra ett sådant dokument som avses i 1 mom. vid körning och på begäran visa upp det för polisen eller någon annan trafikövervakare. En polis-, tull- eller gränsbevakningsman får avbryta körningen om dokumentet inte medförs och yrkeskompetensen inte kan styrkas på något annat sätt i enlighet med 1 mom. Fortsatt körning får tillåtas om förarens identitet kan styrkas på tillförlitligt sätt. Föraren kan åläggas att styrka sin kompetens för polisen inom en utsatt tid.

42 §

Definitioner gällande den sociala lagstiftningen om vägtransporter

I detta kapitel avses med

16) *utstationerad förare* den som kör fordonet eller som medföljer i fordonet för att vid behov kunna köra det och på vilken lagen om utstationering av arbetstagare (447/2016) tillämpas.

17) *anmälan om utstationering* en i lagen om utstationering av arbetstagare fastställd anmälan i IMI-systemet om utstationering av förare eller en arbetstagare som medföljer i fordonet för att vid behov kunna köra det; trafikidkaren är skyldig att säkerställa att föraren har tillgång till en kopia av anmälan i antingen pappersform eller elektronisk form, och vid behov ska föraren visa upp anmälan för tillsynsmyndigheten vid en vägkontroll.

43 §

Den sociala lagstiftningen om vägtransporter

Bestämmelser om utstationering av förare till en annan medlemsstat finns i lagen om utstationering av arbetstagare.

192 §

Handläggande och övervakande myndigheter för sociallagstiftningen inom vägtrafiken, färdskrivare vid vägtransporter och arbetstid för förare som är egenföretagare

Bestämmelser om arbetarskyddsmyndighetens befogenhet att övervaka utstationerade arbetstagare finns i lagen om utstationering av arbetstagare.

Tillsynsmyndighetens allmänna rätt att få information

Transport- och kommunikationsverket har dessutom rätt att av polisen, Tullen, Gränsbevakningsväsendet och arbetarskyddsmyndigheten få uppgifter som är nödvändiga för att bedöma om tillståndsvillkoren i anslutning till säkerheten för dem som anlitar tjänster är uppfyllda eller för andra motsvarande övervakningsåtgärder som avses i denna lag.

Skötsel av vissa andra myndigheters uppgifter

Utöver de uppgifter som polisen, Tullen och Gränsbevakningsväsendet har enligt EU:s förordning om tillstånd för godstrafik och EU:s förordning om internationell busstrafik har polisen, Tullen och Gränsbevakningsväsendet rätt att granska de dokument som krävs för transport enligt denna lag och enligt de EU-förordningar som gäller verksamhet som avses i denna lag, om informationen inte kan fås genom en teknisk anslutning eller på annat sätt elektroniskt.

Polisen, Tullen och Gränsbevakningsväsendet kan avbryta transporten om de dokument eller den information som avses i 1 mom. inte kan fås, om det inte finns särskilda skäl för att tillåta att transporten fortsätter.

Polisen, Tullen, Gränsbevakningsväsendet och arbetarskyddsmyndigheten ska trots sekretessbestämmelserna utan dröjsmål underrätta Transport- och kommunikationsverket om sådana omständigheter i deras vetenskap som kan leda till att tillstånd enligt 2 kap. återkallas eller att en anmärkning eller en varning ges eller som inverkar på riskvärderingen för företag enligt 13 §. Dessutom ska Transport- och kommunikationsverket trots sekretessbestämmelserna ge polisen, Tullen, Gränsbevakningsväsendet och arbetarskyddsmyndigheten de uppgifter som krävs för kontroller enligt artikel 12 i EU:s förordning om trafikidkare.

Om inte något annat föreskrivs i någon annan lag, får personuppgifter som framgår av uppgifter som registrerats i färdskrivare användas endast för att konstatera att förordningarna (EU) nr 165/2014, (EG) nr 561/2006, (EG) nr 1071/2009, (EG) nr 1072/2009, (EG) nr 1073/2009, direktiven 2002/15/EG, 92/6/EEG och 92/106/EEG och, till den del det är fråga om utstationering av förare inom vägtransportsektorn, direktiven 96/71/EG, 2014/67/EU och (EU) 2020/1057 följs.

Polisen, Tullen, Gränsbevakningsväsendet och arbetarskyddsmyndigheten får till de behöriga myndigheterna i EES-staterna och i de stater som tillträtt AETR-överenskommelsen lämna ut information som framgår av färdskrivare, färdskrivarskivor eller förarkort samt eventuell annan information som behövs för att identifiera en förseelse, ett fordon eller ett fordonets förare och förarens arbetsgivare samt sådan information om påföljder som påförts för en förseelse som de har rätt eller skyldighet att lämna ut enligt bestämmelser i EU-rätten eller internationella avtal som är bindande för Finland. Polisen och arbetarskyddsmyndigheten får dessutom lämna ut motsvarande uppgifter om misstänkta förseelser om en behörig myndighet i någon annan stat begär det för att utreda en förseelse som inträffat i den staten. Polisen och arbetarskyddsmyndigheten får också av sådana myndigheter i andra stater som nämns ovan begära motsvarande uppgifter för att utreda en förseelse som misstänks ha inträffat i Finland.

Arbets- och näringsministeriet lämnar till Europeiska kommissionen de uppgifter som avses i artikel 15 i EU:s kör- och vilotidsförordning.

Tvångsmedel för iakttagande av sociallagstiftningen inom vägtrafiken

Polisen, Tullen eller Gränsbevakningsväsendet får omhänderta ett förar-, företags- eller verkstadskort, om det finns grundad anledning att misstänka att det föreligger sådana grunder för återkallande av kortet som anges i 244 §.

En polis-, tull- eller gränsbevakningsman får hindra föraren från att fortsätta köra, om en förare som är i tjänst hos ett företag som är etablerat i en annan medlemsstat och utstationerats till Finland vid en vägkontroll inte kan visa upp en kopia i pappersform eller elektronisk form av en via IMI-systemet gjord anmälan om utstationering av föraren, eller bevis för utövande av transportverksamhet i Finland eller i en färdskrivare registrerade uppgifter som bevisar att föraren utför en internationell transport. Polisen, Tullen och Gränsbevakningsväsendet ska utan dröjsmål underrätta arbetarskyddsmyndigheten om försummelsen av anmälan om utstationering av föraren.

220 §

Uppgifter om tillstånd för verksamhetsutövare

Utöver vad som föreskrivs i 219 § får i fråga om tillstånd för verksamhetsutövare och dem som bedriver anmälningspliktig verksamhet föras in

- 1) uppgifter om beviljade och återkallade tillstånd, tillståndens innehåll och tillståndsvillkoren, tillståndens nummer, giltighetstid samt ändringar i tillstånd,
- 2) uppgifter om ansökningar om tillstånd och behandlingen av dem,
- 3) uppgifter om anmälningspliktig verksamhet och uppgifter om behandling av anmälningar,
- 4) uppgifter som hänger samman med förutsättningarna för beviljande av tillstånd och införande av registeranteckningar om anmälningspliktig verksamhet samt med bedömning av anseende och tillförlitlighet,
- 5) uppgifter som krävs i artikel 16.2 i EU:s förordning om trafikidkare,
- 6) uppgifter om anmälningar om avvikelser.

242 §

Återkallande, ändring och begränsning av tillstånd eller beslut om godkännande

Transport- och kommunikationsverket får dessutom för viss tid eller helt och hållet återkalla behörighetsbrev, certifikat över specialbehörighet och kompetensbevis för fartygspersonal samt tillstånd för piloter och lokförare av personer som genom att väsentligt eller upprepade gånger bryta mot bestämmelser eller föreskrifter som gäller trafiken har visat bristfällig vilja eller förmåga att iakta dem eller genom sitt handlande annars har visat allmän likgiltighet för bestämmelser eller föreskrifter.

Transport- och kommunikationsverket kan återkalla ett tillstånd eller ett beslut om godkännande endast om någon lindrigare påföljd inte kan anses tillräcklig med beaktande av omständigheterna i ärendet som helhet. Ett återkallande av ett tillstånd enligt 2 mom. 2 punkten eller 3 mom. eller av ett beslut om godkännande enligt 2 mom. 2 punkten kan bestämmas gälla för en viss tid som står i proportion till överträdelsens allvarlighetsgrad eller tills vidare. Innan verket fattar beslutet ska det höra tillståndshavaren eller den aktör som utövar sin verksamhet med stöd av beslutet om godkännande. I de fall som avses i 2 mom. får Transport- och kommunikationsverket omedelbart omhänderta en tillståndshandling för den tid ärendet utreds. Om tillståndet inte återkallas, ska tillståndshandlingen returneras utan dröjsmål.

Trots vad som föreskrivs i 2 mom. 2 punkten får Transport- och kommunikationsverket för

högst tre månader i stället för ett godstrafiktillstånd eller persontrafiktillstånd som beviljats en tillståndshavare återkalla en eller flera av de fordonsspecifika kopior som beviljats i fråga om tillståndet, om tillståndshavaren upprepade gånger eller allvarligt har brutit mot bestämmelserna i denna lag eller föreskrifter som meddelats med stöd av den, eller mot sådana bestämmelser i Europeiska unionens förordningar som gäller i denna lag reglerad verksamhet som utövas av tillståndshavaren, och en anmärkning eller varning inte kan anses vara tillräcklig. Det är möjligt att förfara på det ovan föreskrivna sättet också när tillståndshavaren har ett eller flera fordonsspecifika inrikes godstrafiktillstånd som avses i denna lag. Antalet tillstånd som återkallas bestäms utifrån det sammanlagda antal tillstånd som tillståndshavaren innehar och överträdelsernas allvarlighetsgrad. Tillståndshavaren beviljas inte nya trafik tillstånd och får inte kopior av gemenskapstillståndet under den tid då sådana är återkallade.

Transport- och kommunikationsverket kan återkalla en i 16 § avsedd registrering som gäller bedrivande av transport av gods, om den registrerade tjänsteleverantören själv anhåller om detta eller om förutsättningarna för införande av registeranteckningar inte längre är uppfyllda och bristerna i förutsättningarna inte avhjälpas inom utsatt tid.

252 §

Förlust och återupprättande av gott anseende

Bestämmelser om villkor rörande gott anseende och förlust samt återupprättande av anseendet i fråga om en i 7 § avsedd person som ansvarar för ett gods- eller persontrafiktillstånd finns i 8 § och i artiklarna 6 och 14 i EU:s förordning om trafikidkare. Enligt artikel 14 i den förordningen är det intyg om yrkeskunnande som innehas av den person som förklarats olämplig inte giltigt. Transport- och kommunikationsverket gör en anteckning om detta i trafik- och transportregistret i enlighet med 219 § 4 mom.

En person som i enlighet med vad som föreskrivs i artikel 14 i EU:s förordning om trafikidkare har förklarats olämplig att leda ett företags transportverksamhet ska ansöka hos Transport- och kommunikationsverket om återupprättande av det goda anseendet. En person kan anses vara lämplig för yrket tidigast ett år efter att Transport- och kommunikationsverket har fattat ett beslut enligt artikel 14.1 i EU:s förordning om trafikidkare om personens olämplighet att leda ett företags transportverksamhet. En ytterligare förutsättning för återupprättande av personens goda anseende är att personen efter att beslutet om olämplighetsförklaring fattades har klarat ett examensprov i de ämnen som förtecknas i avsnitt I i bilaga I till EU:s förordning om trafikidkare (trafikföretagarexamen). Transport- och kommunikationsverket raderar en i 1 mom. avsedd anteckning ur trafik- och transportregistret när personen åter kan anses vara lämplig för yrket.

262 §

Olovligt bedrivande av yrkesmässig trafik

Den som uppsåtligt eller av grov oaktsamhet

1) bedriver yrkesmässig person- eller godstransport på väg utan taxi-, person- eller godstrafiktillstånd eller en i 16 § avsedd registrering som gäller bedrivande av transport av gods eller transporttillstånd för internationell trafik, gemenskapstillstånd som avses i artikel 4 i EU:s förordning om internationell busstrafik eller trafik tillstånd för linjetrafik som avses i artikel 5 i den förordningen eller gemenskapstillstånd som avses i artikel 4 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik eller i strid med bestämmelserna om cabotage i kapitel III i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik eller kapitel V i EU:s förordning om internationell busstrafik eller bedriver yrkesmässig godstransport på väg i strid med bestämmelserna enligt 24 § om tider och antalet transporter i fråga om vägtransportsträckor som körs i samband med internationella kombinerade vägtransporter,

2) bedriver sådan tillfällig internationell persontransport som avses i artikel 7 i Interbusöverenskommelsen eller sådan internationell persontransport som avses i ett sådant bilateralt avtal mellan Finland och någon annan stat om bedrivande av internationell trafik som avses i 190 § utan tillstånd som förutsätts i avtalen,

3) bedriver tillståndspliktig järnvägstrafik utan att de förutsättningar som föreskrivs i 6 kap. uppfylls,

4) bedriver spårbunden stadstrafik utan att de förutsättningar som föreskrivs i 7 kap. uppfylls,

5) bedriver kommersiell lufttransport utan drifttillstånd enligt 123 § eller operativ licens enligt 121 § eller bryter mot villkoren i ett sådant tillstånd eller en sådan licens, ska, om gärningen inte är ringa eller om inte strängare straff för den föreskrivs någon annanstans i lag, för *olovligt bedrivande av yrkesmässig trafik* dömas till böter eller fängelse i högst sex månader.

262 a §

Felaktig registrering av fordon som används i trafik

En innehavare av persontrafiktillstånd eller godstrafiktillstånd eller en i 16 § avsedd tjänsteleverantör som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet inte på det sätt som avses i 17 § har registrerat ett motordrivet fordon som används i yrkesmässig trafik i det trafik- och transportregister som avses i 216 § ska, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för *felaktig fordonsregistrering* dömas till böter.

263 §

Brott mot beställning av transport

En beställare eller dennes företrädare vilka avses i 14 § och som uppsåtligen beställer en gods-transport utan att fullgöra den utredningsskyldighet som anges i den paragrafen eller som utifrån en gjord utredning visste eller, mot bakgrund av alla relevanta omständigheter, borde ha vetat att transportören inte uppfyller förutsättningarna enligt 14 § 2 mom. 1 och 2 punkten, ska för *brott mot beställning av transport* dömas till böter.

En avsändare, speditör, leverantör eller underleverantör som visste eller, mot bakgrund av alla relevanta omständigheter, borde ha vetat att en av den beställd transporttjänst innebar en överträdelse av EU:s förordning om tillstånd för godstrafik, ska för *brott mot beställning av transport* dömas till böter.

När transportören har meddelat eller det av omständigheterna i övrigt tydligt framgår att transporten av en last som är förenlig med transportavtalet förutsätter att fordonets största tillåtna totalmassa som nämns i 14 § 2 mom. 3 punkten överskrids, och beställaren som betalat för godstransporten eller dennes företrädare trots detta har tagit emot lasten, ska den som beställt godstransporten eller dennes företrädare för *brott mot beställning av transport* dömas till böter.

Anmälan behöver inte göras, förundersökning utföras, åtal väckas eller till straff dömas för brott mot beställning av transport, om lagen om beställarens utredningsskyldighet och ansvar vid anlitan- de av utomstående arbetskraft (1233/2006) tillämpas på transporten och försummel- seavgift enligt 9 § i den lagen får påföras för ingående av avtalet.

267 §

Brott mot viss social lagstiftning om vägtransporter

För brott mot viss social lagstiftning om vägtransporter döms också

1) en företrädare för en verkstad som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet bryter mot bestämmelserna i 48 §, eller

2) en arbetsgivare, dennes företrädare eller ett företags företrädare som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet bryter mot bestämmelserna om lägsta ålder för förare eller skyldigheter som ålagts transportföretag i fråga om körtider och viloperioder i artiklarna 5, 10 eller 16 i kör- och vilotidsförordningen, bestämmelserna om färdskrivare och behandlingen av uppgifter som lagras i dem i artiklarna 3.1, 7.4, 9.7, 21.2, 23.1, 32.1, 32.3, 32.4, 33, 37.1 första eller andra stycket i färdskrivarförordningen, bestämmelserna om krav på förare i artikel 5 eller exceptionella situationer i artikel 11 i AETR-överenskommelsen eller mot bestämmelserna i 46 eller 47 § i denna lag,

3) den som beställt en transport eller utarbetat en tidtabell och som trots det som transportören meddelat eller andra omständigheter som framgått har förutsatt att en med transportavtalet förenlig tidtabell ska iakttas så att de i 1 mom. nämnda bestämmelserna om körtider, raster eller vilotider inte kan iakttas. Som den som utarbetat en tidtabell betraktas även en person som utan att ha utarbetat tidtabellen har förutsatt i övrigt att en viss leveranstid ska iakttas.

Denna lag träder i kraft den 20 .

Det som föreskrivs i 5 § 1 mom. träder dock i kraft först den 30 april 2022. Bestämmelserna i 3 § 1 mom. 3 punkten, 16 § 1 mom., 17 § 2 mom. samt 262 a § träder i kraft den 21 maj 2022. Bestämmelserna i 13 § träder i kraft i enlighet med vad som föreskrivs i den genomförandeakt om en formel för beräkning av riskvärderingen som avses i artikel 9.1 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG.

De innehavare av person- eller godstrafiktillstånd som vid lagens ikraftträdande inte har ett företags- och organisationsnummer ska skaffa ett företags- och organisationsnummer senast den 30 april 2022. I 16 § avsedda tjänsteleverantörer som vid lagens ikraftträdande inte har ett företags- och organisationsnummer ska skaffa ett företags- och organisationsnummer senast den 21 maj 2022.

2.

Lag

om ändring av ikraftträdandebestämmelsen i en lag om ändring av lagen om utstationering av arbetstagare

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om ändring av lagen om utstationering av arbetstagare (743/2020) 2 mom. i ikraftträdandebestämmelsen som följer:

I stället för vad som föreskrivs i 4 a § och 5 § 1–4 mom. samt i 5 a, 6 a, 7, 7 a och 14 §, ska i fråga om arbete inom vägtransportsektorn tillämpas de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet av denna lag till den 1 februari 2022. På arbetstagare som före den 2 februari 2022 är utstationerade i Finland och arbetar inom vägtransportsektorn tillämpas de bestämmelser som gällde vid nämnda tidpunkt tills sex månader förflutit från den nämnda tidpunkten. Bestämmelserna i 4 a § tillämpas dock från den nämnda tidpunkten när varaktigheten av en utstationerad arbetstagares arbete beräknas.

Denna lag träder i kraft den 20 .

3.

Lag

om ändring av lagen om utstationering av arbetstagare

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om utstationering av arbetstagare (447/2016) 7 § 1 mom., 8 § 2 mom. och 35 § 1 mom. 1 punkten samt
fogas till 1 § nya 4 och 5 mom., till 2 § nya 10 och 11 punkter, till lagen en ny 4 a § och en ny 7 b §, till 10 § ett nytt 5 mom., till lagen nya 10 a och 10 b § och till 35 § 1 mom. nya 4 och 5 punkter som följer:

1 §

Tillämpningsområde

Denna lag tillämpas inte på vägtransporttjänster i form av underentreprenad som tillhandahålls av företag vilka bedriver transporter på väg och på förare vid

1) körning av bilaterala gods- eller persontransporter där ytterligare aktiviteter som avses i 4 mom. tillåts,

2) passering genom medlemsstaten utan att gods lastas eller lossas gods och utan att passagerare tas upp eller släpps av,

3) utförande av den inledande eller avslutande vägtransportsträckan i en kombinerad transport enligt definitionen i rådets direktiv 92/106/EEG, och när föraren har inlett transporten i transportföretagets etableringsmedlemsstat och den vägsträcka som utgör förarens vägtransport bildar en sammanhängande bilateral transport.

Den i 3 mom. 1 punkten angivna avgränsning av tillämpningsområdet som gäller ytterligare aktiviteter tillämpas endast till och med den dag från och med vilken smarta färdskrivare som uppfyller det krav avseende registrering av gränspassager och ytterligare aktiviteter som avses i artikel 8.1 första stycket i förordning (EU) nr 165/2014 ska monteras i fordon som registreras i en medlemsstat för första gången enligt artikel 8.1 fjärde stycket i den förordningen. Från och med den dagen ska möjligheterna till ytterligare aktiviteter som avses i 2 § 10 och 11 punkten vara tillämpliga endast för förare som använder fordon utrustade med smarta färdskrivare i enlighet med artiklarna 8, 9 och 10 i den förordningen.

Denna lag tillämpas på det administrativa samarbetet mellan myndigheterna i Europeiska unionens medlemsstater vid övervakningen av att lagstiftningen om utstationerade arbetstagare iakttas och på den verkställighet av ekonomiska administrativa sanktionsavgifter och böter som grundar sig på Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/67/EU om tillämpning av direktiv 96/71/EG om utstationering av arbetstagare i samband med tillhandahållande av tjänster och om ändring av förordning (EU) nr 1024/2012 om administrativt samarbete genom informations-systemet för den inre marknaden (IMI-förordningen), nedan *tillämpningsdirektivet*.

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

10) *bilateral persontransport* i förordning (EG) nr 1073/2009 avsedd bilateral transport vid internationella persontransporter, tillfälliga eller i linjetrafik, när föraren utför någon av följande åtgärder:

a) tar upp passagerare i etableringsmedlemsstaten och släpper av dem i en annan medlemsstat eller ett tredjeland,

b) tar upp passagerare i en medlemsstat eller i ett tredjeland och släpper av dem i etableringsmedlemsstaten, eller

c) tar upp och släpper av passagerare i etableringsmedlemsstaten i syfte att utföra lokala utflykter i en annan medlemsstat eller ett tredjeland, i enlighet med förordning (EG) nr 1073/2009.

Under en bilateral persontransport har föraren möjlighet att ta upp passagerare en gång och släppa av passagerare en gång eller att ta upp passagerare en gång eller släppa av passagerare en gång i medlemsstater eller tredjeländer som föraren passerar, under förutsättning att föraren inte erbjuder persontransporttjänster mellan två platser i den medlemsstat som passerar. Det samma ska gälla för returrejan.

11) *bilateral godstransport* förflyttning av gods på grundval av ett transportavtal, från etableringsmedlemsstaten, enligt en definition i förordning (EG) nr 1071/2009, till en annan medlemsstat eller till ett tredjeland, eller från en annan medlemsstat eller ett tredjeland till etableringsmedlemsstaten.

Under en bilateral godstransport har föraren möjlighet att utföra en lastning och en lossning eller en lastning eller en lossning i de medlemsstater eller tredjeländer som transporten passerar, under förutsättning att föraren inte lastar och lossar godset i samma medlemsstat. Om en bilateral transport som utgår från etableringsmedlemsstaten, och under vilken gods inte har lastats och lossats eller gods inte har lastats eller lossats, följs av en bilateral transport till etableringsmedlemsstaten, är det under transporten möjligt att utföra högst två lastnings- och lossningsaktiviteter eller att lasta eller lossa högst två laster under ovannämnda förutsättningar.

4 a §

Ytterligare anställningsvillkor vid långvarig utstationering

I anställningsförhållandet för en utstationerad arbetstagare tillämpas de ytterligare anställningsvillkor som avses i 2 mom., när den utstationerade arbetstagarens arbete de facto har pågått i minst 12 månader utan avbrott, om inte arbetsgivaren har framställt en motiverad begäran om att tidsgränsen ska förlängas i överensstämmelse med vad som föreskrivs i 7 a §. När tidsgränsen för arbetet beräknas ska hänsyn tas till tiden för arbete i samma uppgifter för en arbetstagare som arbetsgivaren har utstationerat tidigare, om en senare utstationerad arbetstagare har utstationerats för att utföra samma uppgifter i stället för den tidigare arbetstagaren. Arbetsgivaren ska senast innan arbetet inleds underrätta den arbetstagare som är avsedd att utstationeras om att denne ersätter en sådan utstationerad arbetstagare som tidigare utfört samma arbete på samma plats. Denna beräkningsregel tillämpas inte på transporter som utförs i form av underentreprenader i vägtrafik och på deras förare.

7 §

Anmälan om utstationering av arbetstagare

Innan arbetet påbörjas ska det utstationerande företaget göra en anmälan till arbetarskyddsmyndigheten om att en eller flera arbetstagare utstationeras till Finland på basis av ett avtal om tillhandahållande av tjänster över statsgränserna. Vid underentreprenad inom vägtransporttjänster tillämpas vad som föreskrivs i 7 b §.

7 b §

Anmälan om utstationering av arbetstagare vid underentreprenad inom vägtransport

Innan arbetet påbörjas ska det utstationerande företaget göra en anmälan i IMI-systemet om att en eller flera arbetstagare utstationeras till Finland på basis av ett underentreprenadsavtal om tillhandahållande över statsgränserna av vägtransporttjänster.

Anmälan ska innehålla

- 1) numret på det gemenskapstillstånd som beviljats trafikidkaren,
- 2) kontaktuppgifter i fråga om den behöriga trafikansvarige eller en annan kontaktperson i etableringsmedlemsstaten vars uppgift det är att besvara myndighetsförfrågningar samt ta emot handlingar eller delgivningar,
- 3) förarens identitet, bostadsadress och körkortnummer,
- 4) startdatum för förarens arbetsavtal, och uppgift om vilken lag som är tillämplig på detta,
- 5) utstationeringens planerade startdatum och slutdatum,
- 6) information om registreringsnumren för de motorfordon som används,
- 7) uppgift om huruvida tjänsten utgör godstransport, persontransport, internationell transport eller cabotagetransport.

Om de uppgifter som nämns i 2 mom. ändras, krävs det för att arbetet ska kunna fortgå att det utstationerande företaget gör en kompletterande anmälan i IMI-systemet omedelbart när ändringarna inträffar.

8 §

Utseende av företrädare

Ett utstationerande företag behöver inte ha någon företrädare, om det utstationerar arbetstagare till Finland för högst tio arbetsdagar. När utstationeringens varaktighet beräknas ska den aktuella utstationeringsperioden beaktas och dessutom alla andra utstationeringsperioder under en tid om fyra månader innan utstationeringen avslutades, under vilka en arbetstagare från samma företag utfört arbete i Finland. Ett utstationerande företag behöver inte utse en företrädare vid underentreprenad inom vägtransporttjänster, när de i 7 b § föreskrivna kraven beträffande anmälan om utstationering av förare blir tillämpliga.

10 §

Skyldighet att tillhandahålla information om utstationerade arbetstagare i Finland

Vid vägtransporttjänster som utförs i form av underentreprenad tillämpas endast 1 mom. 4 punkten om vad arbetstagarnas rätt att arbeta grundar sig på, i övrigt tillämpas bestämmelserna i 10 b §.

10 a §

Handlingar som krävs i samband med vägkontroller vid underentreprenad

Vid vägtransporttjänster som utförs i form av underentreprenad ska arbetsgivaren med tanke på övervakningen av transporter se till att följande handlingar och uppgifter i pappersform eller elektronisk form är tillgängliga under transporten:

- 1) en kopia av den i 7 b § avsedda anmälan om utstationering,
- 2) bevis på att transporten äger rum i värdmedlemsstaten,
- 3) uppgifter som registrerats i färdskrivaren.

På tillsynsmyndighetens begäran ska föraren vid en vägkontroll visa upp de handlingar och utredningar som avses i 1 mom.

10 b §

Lämnande av uppgifter till arbetarskyddsmyndigheten

Vid vägtransporttjänster som utförs i form av underentreprenad ska arbetsgivaren efter avslutad transport på arbetarskyddsmyndighetens begäran lämna följande uppgifter:

- 1) arbetstidsbokföring över det arbete som föraren utfört i Finland,
- 2) intyg över utbetald lön,
- 3) uppgifter om de anställningsvillkor som tillämpas på anställningsförhållandet,
- 4) de i 10 a § 1 mom. 2 punkten avsedda uppgifterna om transporttjänsten,
- 5) de i färdskrivaren registrerade uppgifter som avses i 10 a § 1 mom. 3 punkten.

Arbetsgivaren ska lämna de i 1 mom. avsedda uppgifterna via IMI-systemet inom åtta veckor.

35 §

Försummelseavgift

Ett utstationerande företag är skyldigt att betala försummelseavgift om det försummar sin skyldighet att

- 1) göra en anmälan enligt 7 eller 7 b § om utstationering av arbetstagare,
- 2) utse en företrädare enligt 8 §,
- 3) tillhandahålla information och utredningar enligt 10 § 1 och 2 mom.,
- 4) tillhandahålla handlingar och information enligt 10 a § 1 mom., eller
- 5) i enlighet med 10 och 10 b § lämna uppgifter till arbetarskyddsmyndigheten.

Denna lag träder i kraft den 20 . _____

4.

Lag

om ändring av lagen om överlastavgift

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om överlastavgift (51/1982) 16 § som följer:

16 §

Transportuppdragsgivares eller beställares ersättningsansvar

En trafikidkare som betalat överlastavgift är berättigad att helt eller delvis återfå avgiftens belopp av transportuppdragsgivaren eller av en beställare som betalat för och tagit emot transporten, såvida dennes åtgärd lett till att överlast transporterats.

Denna lag träder i kraft den 20 .

Helsingfors den 20xx

Statsminister

Sanna Marin

..minister Förnamn Efternamn

Lag
om ändring av

I enlighet med riksdagens beslut:

Gällande lydelse

[Text] # §

Föreslagen lydelse

[Text] # §

Denna lag träder i kraft den 20 .