

## RP 143/2015 rd

### **Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av 6 a § i lagen om kommersiell godstransport på väg**

#### **PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

I denna proposition föreslås det att lagen om kommersiell godstransport på väg ändras så att de nationella definitioner gällande cabotagetransport som används i Finland upphävs och så att det bara hänvisas till Europeiska unionens bestämmelser i frågan. Finland har fått ett motiverat yttrande om bestämmelserna av Europeiska kommissionen.

Enligt definitionen i lagen betraktas varje lossning av last som en cabotagetransport i Finland, och cabotagetransporter får inte utföras annat än tillfälligt. Med tillfälligt avses högst 10 transporter under tre månader med samma bil. Det får inte ingås avtal om cabotagetransporter som gäller tills vidare. Europeiska kommissionen anser att Finlands definition av cabotage och kravet i fråga om tillfälliga transporter strider mot Europeiska unionens bestämmelser och kommer därför att dra Finland inför Europeiska unionens domstol om landet inte ändrar bestämmelserna.

Avsikten är att lagen ska träda i kraft i mars 2016, så att man kan undvika den domstolbehandling som skulle följa det motiverade yttrandet.

---

## MOTIVERING

### 1 Nuläge

#### 1.1 EU:s regelverk

Med cabotage vid godstransporter avses transport inom en stat med ett fordon som är registrerat i ett annat land. Cabotage är tillåtet för trafikidkare inom EU och EES. Bestämmelser om cabotage finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg, nedan EU:s förordning om tillstånd för godstrafik. Den trädde i kraft i december 2009.

Följande bestämmelser i förordningen gäller cabotage:

#### Artikel 2 Definitioner

I denna förordning avses med 2) internationell transport:

- a) en transport med last som företas med ett fordon där avreseorten och bestämmelseorten ligger i två olika medlemsstater, med eller utan transitering genom en eller flera medlemsstater eller ett eller flera tredjeländer,
- b) en transport med last som företas med ett fordon från en medlemsstat till ett tredjeland eller omvänt, med eller utan transitering genom en eller flera medlemsstater eller ett eller flera tredjeländer,
- c) en transport med last som företas med ett fordon mellan tredjeländer, med transitering genom en eller flera medlemsstaters territorier, eller
- d) en transport utan last i samband med transport av det slag som avses i a, b och c,
- 6) cabotagetransport: yrkesmässiga, tillfälliga inrikestransporter i en värdmedlemsstat i enlighet med denna förordning

## KAPITEL III Cabotagetransport

### Artikel 8. Allmän princip

1. Varje transportföretag som bedriver yrkesmässiga godstransporter på väg och som innehar ett gemenskapstillstånd och vars förare, om han är medborgare i tredjeland, innehar ett förar-tillstånd, ska ha rätt, enligt de villkor som fastställs i detta kapitel, att utföra cabotagetransporter.
2. Ett transportföretag som avses i punkt 1 och som utfört en internationell godstransport på väg från en medlemsstat eller ett tredjeland till en värdmedlemsstat ska, så snart godset levererats, ha rätt att med samma fordon, eller om det är fråga om fordonståg, med dess motorfordon, utföra upp till tre cabotagetransporter. Den sista lossningen av last inom ramen för en cabotagetransport som genomförs innan fordonet lämnar värdmedlemsstaten ska äga rum inom sju dagar från det att den sista lossningen av last inom ramen för den ingående internationella transporten har ägt rum.

## RP 143/2015 rd

Inom den tidsgräns som anges i första stycket får transportföretagen utföra några av eller alla de cabotagetransporter som tillåts enligt det stycket i vilken medlemsstat som helst under förutsättning att dessa begränsas till en cabotagetransport per medlemsstat inom tre dagar efter den olastade inresan till den medlemsstatens territorium.

Förordningen har antagits med stöd av de bemyndiganden som anges i artiklarna 58 och 91 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt. Enligt artikel 91.1 i fördraget ska Europaparlamentet och rådet fastställa bland annat de villkor under vilka utomlands hemmahörande transportföretag får utföra transporter i en medlemsstat.

Vid beslut om åtgärder ska enligt artikel 91.2 sådana fall beaktas där tillämpningen av åtgärderna skulle kunna få allvarliga återverkningar på levnadsstandarden och sysselsättningen i vissa regioner samt på utnyttjandet av transportmedel. Den sistnämnda punkten har beaktats i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik genom bestämmelser i artikel 10 i förordningen om skyddsåtgärder på grund av allvarliga störningar på transportmarknaden. Enligt 4 § i lagen kan kommunikationsministeriet begära sådana åtgärder av kommissionen som ministeriet själv föreslår och som inte är diskriminerande för de övriga medlemsstaternas trafikidkare. Bestämmelser om åtgärderna utfärdas enligt paragrafen genom förordning av statsrådet.

I rådets direktiv 92/106/EEG om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna finns det dessutom bestämmelser som befriar kombinerade transporter. Enligt artikel 1 i direktivet avses med ”kombinerad transport” transport av gods mellan medlemsstater i fall då en lastbil, släpvagn, påhängsvagn (med eller utan dragbil) eller ett växelflak eller en sådan container som är minst 20 fot lång används för transport på väg den inledande och avslutande transportsträckan och fraktas på järnväg, inre vattenvägar eller till havs den mellanliggande sträckan, om den mellanliggande sträckan är minst 100 km, och vägtransporten sker mellan den plats där godset lastas och närmaste pålastningsstation eller mellan närmast lämpliga urlastningsstation och den plats där godset lossas, eller inom en radie av 150 km fågelvägen från lastnings- eller lossningshamnen. I Finland gäller de i praktiken transporter från och till hamnar.

I artikel 2 i direktivet föreskrivs det att alla medlemsstater ska befria kombinerade transporter från alla kvoteringskrav och tillståndskrav. Enligt artikel 4 ska transportörer, som är etablerade i en annan medlemsstat och som uppfyller villkoren för att driva transportverksamhet och för att få tillträde till marknaden för varutransporter mellan medlemsstater, i samband med en kombinerad transport mellan medlemsstater ha rätt att som en integrerad del av denna utföra en inledande och en avslutande vägtransport, oavsett om detta innebär en gränspassage.

Direktivet har genomförts genom lagen om vissa internationella kombinerade transporter (440/2000).

Det finns inga bestämmelser om det inbördes förhållandet mellan EU:s förordning om tillstånd för godstrafik och direktivet i fråga och därför har de betraktats som oberoende av varandra. Av denna anledning gäller begränsningarna i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik inte

### **1.2 Lagstiftningen i Finland**

#### *1.2.1 Finlands egna bestämmelser*

I Finland ansågs det att rättssäkerheten kräver att alla parter – transportföretaget, den som beställer transporten i Finland och de som utövar tillsyn – redan i förväg så exakt som möjligt känner till villkoren för att cabotagetransporter ska betraktas som lagliga. I 5 a § i lagen om kommersiell godstransport på väg finns det bestämmelser om beställarens skyldighet att ut-

## RP 143/2015 rd

reda om transporten är laglig. Det ansågs att detta betonar betydelsen av att bestämmelserna är noggrant avgränsade. Man ville ge så lite utrymme som möjligt för vad som enbart är tillsynsmyndigheternas tolkningspraxis.

Det ansågs också att trots att Europaparlamentets och rådets förordningar enligt artikel 288 i EUF-fördraget är direkt tillämpliga i varje medlemsstat, meddelas det genom myndigheternas anvisningar och tillsynspraxis regler som preciserar tillämpningen av många förordningar. Till exempel artikel 25 i kör- och vilotidsförordningen för väg-transporter (Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85) innehåller bestämmelser om det förfarande genom vilket kommissionen ”förtydligar bestämmelserna i [förordningen] för att de skall kunna tillämpas enhetligt” och beslutar om ”en rekommenderad tillämpning”. Bestämmelsen kräver alltså inte att tolkningarna av förordningen harmoniseras, utan utgår från att det finns olika nationella tolkningar som man bör sträva efter att samordna.

I Finland är en lag det enda alternativet när det handlar om ingrepp i näringsidkande och andra rättigheter som garanteras i grundlagen. Därför ansågs det vara rätt att införa preciserade definitioner för cabotagetransporter i lagen.

I 6 a § i lagen om kommersiell godstransport på väg (693/2006) finns Finlands egna preciserade bestämmelser om vad som betraktas som en cabotagetransport och när ca-botage betraktas som tillfälligt.

I paragrafen föreskrivs följande: ”De tre inrikes transporter i Finland som avses i artikel 8 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik bestäms så att den första transporten börjar efter den första lastning av fordonet som görs efter lossningen av lasten vid en internationell transport som slutar i Finland. Den första transporten slutar när lasten lossas första gången, den andra transporten slutar när lasten lossas andra gången och den tredje transporten slutar när lasten lossas tredje gången.”

I april 2013 utökades definitionen med släpvagnar: ”Som lossande av last räknas också att koppla loss en lastad släpvagn från dragbilen utan att lossa lasten, utom om det endast handlar om att flytta släpvagnen inom parkerings- eller lagerområdet.”

Dessutom föreskrivs det i paragrafen att cabotagetransporter får utföras endast tillfälligt och definitionen av tillfälligt preciserades så att man som tillfälliga transporter inte betraktar ”transporter som utförts med stöd av ett avtal som gäller tills vidare eller längre än en vecka och inte heller transporter med ett fordon som har utfört mer än 10 transporter i trafik inom Finland under de senaste tre månaderna”.

### *1.2.2 Definitionen av cabotagetransporter*

Kommissionen anser att definitionen av transport i 6 a §, det vill säga att varje lossning av last betraktas som en transport, inte överensstämmer med förordningen. Även om lasten lossas på många olika ställen ska det ändå betraktas som bara en transport. Finlands definition trädde i kraft i augusti 2009 (599/2009).

Definitionen fogades till lagen i riksdagen. I kommunikationsutskottets betänkande (KoUB 11/2009 rd) motiverades detta på följande sätt i detaljmotiveringen:

## RP 143/2015 rd

Med ett gemenskapstillstånd som utfärdats någon annanstans än i Finland är det i samband med internationell transport som har sitt slutmål i Finland tillåtet att med ett fordon som används av tillståndshavaren utföra högst tre transporter inom Finland under en vecka, räknat från den dag då den last som förts in i Finland har lossats. Transport till och inom Finland ska påvisas genom fraktsedel, transportbeställning eller något annat tillförlitligt bevis.

Det är viktigt att ha en enkel och exakt modell för att lägga fast de tre tillåtna transporterna inom Finland. Modellen måste kunna övervakas. Det viktigaste syftet med transporter är att transportera en last till sitt mål och varje transport utmynnar i att lasten lossas på destinationen. Utskottet anser alltså att lossningen av lasten bör vara den avgörande faktorn för när den första, andra och tredje transporten enligt 1 mom. upphör inom Finland. Vid tre transporter är det efter lastningen av det första fordonet och inledningen av den första transporten inte nödvändigt att skilja mellan tidpunkten för när den andra och den tredje transporten börjar. Däremot är det viktigt till hur många ställen lasten har transporterats, alltså hur många gånger last har lossats. Hur många gånger ett fordon har lastats spelar ingen roll för bedömningen av antalet transporter. Antalet transporter inom Finland ska alltså vara beroende av hur många gånger lasten har lossats. Utskottet föreslår ett nytt 2 mom. i 6 a § 2 mom. där det ingående anges vad som avses med transport inom Finland.

I den allmänna motiveringen konstaterade utskottet följande:

För att åkerierna ska behandlas lika och övervakningen bli effektivare är det bra att cabotagebestämmelserna blir mer exakta. Dessutom får myndigheterna bättre möjligheter att övervaka att lagen följs.

De föreslagna bestämmelserna ligger i linje med de som är under arbete i EU. Det är emellertid viktigt att vi redan nu får nationella bestämmelser eftersom det tar tid innan EU-bestämmelserna träder i kraft. Då går det bättre att försöka förebygga missbruk och svart ekonomi.

I sitt svar på den Pilot-förfrågan som sändes över av Europeiska kommissionen i december 2013 ansåg kommunikationsministeriet likaså att syftet med bestämmelserna om cabotage i EU:s godstransportförordning är att reglera transporten av gods och inte framförandet av fordon. Transport är frakt av gods från ett ställe till ett annat. Om en typ av gods lastas i ett fordons lastutrymme, utgör det transport av detta gods även om det också finns annat gods i lastutrymmet. När man talar om transport avser man inte den sträcka som fordonet har färdats, utan den sträcka godset har förflyttats. Transporten av gods som ska till tre olika ställen skulle ur godsets perspektiv ha betraktats som tre transporter även om det fanns i samma bil.

### *1.2.3 Definitionen av tillfällig*

Kommissionen anser att man inte såsom i 6 a § i lagen om kommersiell godstransport på väg kan definiera närmare vad som avses med ”tillfällig” i artikel 2.6 i EU-förordning 1072/2009. Kommissionen hänvisar till rättspraxisen i andra sektorer, där det har angetts generösa gränser för vad som betraktas som tillfälligt, eller inga gränser alls.

Enligt kommissionen ska det betraktas som tillfälligt även om det kontinuerligt utförs tre transporter i veckan, om fordonet däremellan lämnar landet och sedan återkommer i samband med en internationell transport, och inte som i den aktuella finländska lagen, det vill säga högst 10 transporter på tre månader med samma fordon.

I regeringens proposition var utgångspunkten för definitionen att kravet på att transporterna ska vara tillfälliga är ett självständigt kriterium i EU:s godstrafikförordning, som förhindrar att

## RP 143/2015 rd

cabotagetransporter utförs kontinuerligt med samma fordon. I propositionen (RP 114/2011 rd) motiverades detta på följande sätt:

Dessutom ska det närmare föreskrivas vad ordet tillfällig avser i definitionen på cabotagetransport i artikel 2.6 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik. En exakt definition behövs när transporter beställs och för kontrollen av cabotagetransporter. Det föreslås i propositionen att en transport inte får grunda sig på ett avtal som gäller tills vidare och att fordonet under en period på tre månader inte får ha utfört fler än tio transporter.

Dessutom preciserades begreppet tillfällig så att man som tillfälliga transporter inte betraktar transporter som utförts med stöd av ett transportavtal som gäller tills vidare eller längre än en vecka. Definitionen trädde i kraft i december 2011 genom lag 1283/2011.

I det ovannämnda svaret till kommissionen observerade kommunikationsministeriet att man med ”cabotagetransport” enligt artikel 2.6 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik avser ”yrkesmässiga, tillfälliga inrikestransporter i en värdmedlemsstat i enlighet med denna förordning”. I artikel 8.1 i samma förordning föreskrivs det om transportföretag som har ”rätt ... att utföra cabotagetransporter”, det vill säga tillfälliga inrikestransporter. Ministeriet ansåg att man i förordningens egen definition begränsar begreppet cabotagetransport till att gälla tillfälliga transporter.

Dessutom ansåg ministeriet att definitionen av tillfällig inte kan vara att transporter får utföras kontinuerligt om man till exempel efter tre cabotagetransporter bara passerar medlemsstatens gräns och sedan direkt kommer tillbaka. Det skulle vara sådan ”permanent eller kontinuerlig verksamhet” som enligt formuleringen i skäl 15 i ingressen till EU:s förordning om tillstånd för godstrafik inte kan tillåtas. Begränsningen i artikel 8.2 i förordningen, enligt vilken den sista lossningen av last inom ramen för tillåten cabotagetransport ska äga rum inom sju dagar från det att den sista lossningen av last inom ramen för den internationella transporten har ägt rum, har förbättrat tillsynen genom att det har getts en tidsgräns som kan övervakas. Denna begränsning kunde emellertid inte utgöra grunden för vad som är permanent eller kontinuerlig verksamhet, utan cabotagetransporterna måste vara tillfälliga enligt definitionen.

Eftersom det ansågs att definitionen av tillfällig, eller sådan permanent eller kontinuerlig verksamhet som avses i ingressen till förordningen, inte kunde lämnas beroende av tillsynspraxis, behövde man enligt ministeriet föga en exakt definition av begreppet tillfällig till den finländska lagen om kommersiell godstransport. I sitt motiverade yttrande anser kommissionen att den begränsning på tre transporter inom sju dagar i fråga om internationella transporter som anges i artikel 8.2 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik utgör en definition av tillfällig.

### 1.3 Kommissionens rapport om marknaden för godstransporter

I artikel 17.3 i förordning (EG) nr 1072/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg föreskrivs följande:

”Kommissionen ska utarbeta en rapport om läget för gemenskapens vägtransportmarknad senast före utgången av 2013. Rapporten ska innehålla en analys av marknadssituationen, inklusive en utvärdering av kontrollernas effektivitet och av utvecklingen av anställningsförhållandena inom yrket, samt en bedömning av huruvida harmoniseringen av regler inom, bland annat, områdena genomförande och vägavgifter liksom social- och säkerhetslagstiftning har gjort sådana framsteg att ett ytterligare öppnande av de inhemska vägtransportmarknaderna, inklusive cabotagetransporter, kan komma i fråga.”

## RP 143/2015 rd

Rapporten blev klar den 14 april 2014 (COM(2014) 222 final). I rapporten konstateras det bland annat följande: ”Vissa bestämmelser i förordning (EG) nr 1072/2009 är dock svåra att tillämpa, särskilt de bestämmelser som rör fast driftsställe för transportföretag som utför gods-transporter på väg samt cabotage. Det lapptäcke av nationella regler som omarbetningen 2009 var tänkt att undanröja håller dessutom på att uppstå på nytt, vilket får negativa följder för den inre vägtransportmarknaden” (s. 24). Dessutom konstateras det följande: ”Det finns visst utrymme för ytterligare harmonisering när det gäller genomförandet av bestämmelserna om tillträde till marknaden för godstransporter på väg, vilka fortfarande skiljer sig åt i olika medlemsstater. I synnerhet tycks bestämmelserna om cabotage i förordning (EG) nr 1072/2009 och om fast och faktiskt driftsställe i förordning (EG) nr 1071/2009 inte tillämpas på ett enhetligt sätt. Detta gör att transportföretagens verksamhet inte sker på lika villkor och skapar svårigheter för de kontrollmyndigheter som ska tillämpa reglerna. Om man tar itu med sådana brister kan man begränsa den olagliga utläggning av verksamhet som påverkar konkurrens- och arbetsvillkoren negativt.” ”På grundval av lämpliga tillsynsåtgärder verkar det vara lämpligt med en gradvis översyn av vissa föråldrade begränsningar för marknadstillträdet” (s. 25).

Kommissionen konstaterar att ”villkoren för cabotage begränsar marknadstillträdet för transportföretagen i EU, eftersom inrikesmarknaderna står för ungefär två tredjedelar av den samlade godstransportvolymen på väg. Om dessa begränsningar gradvis slopas kan man minska den administrativa bördan som de nuvarande komplicerade och oklara reglerna skapar. Dessutom skulle detta möjliggöra en effektivare anpassning av tillgång och efterfrågan på transportmarknaden. Forskningen har visat att lättade cabotagebegränsningar kan bidra till en mer ekonomisk och resurseffektiv vägtransportsektor, eftersom det kan leda till att antalet tomkörningar minskar och bidra till att sektorns ekonomiska effektivitet och bränsleeffektivitet ökar” (s. 25).

Kommissionen bereder ett lagstiftningspaket för vägtransporter som innehåller förslag som gäller marknaden för godstransporter och kanske även cabotagetransporter. Enligt den ovan nämnda rapporten är det uppenbart att kommissionen anser att de nuvarande bestämmelserna snarare behöver vidgas än stramas åt i enlighet med Finlands gällande lagstiftning. Det har inte bestämts när lagstiftningspaketet för vägtransporter ska offentliggöras.

## 2 Föreslagna ändringar

I denna proposition föreslås det att Finlands egna definitioner av cabotagetransport och tillfällig verksamhet upphävs.

Det föreslås att man behåller paragrafen, men enbart som en hänvisning till EU-bestämmelserna. En hänvisningsbestämmelse kan anses nödvändig eftersom det finns två EU-författningar som gäller cabotagetransporter och den andra av dem, det vill säga direktivet om kombinerade transporter, är i kraft i Finland med stöd av en annan lag.

## 3 Propositionens konsekvenser

### 3.1 Konsekvenser för transportererna

Det är svårt att få fram tillförlitliga uppgifter om cabotagetransporternas omfattning i Finland. I kommissionens rapport har Finlands cabotagetransporter slagits ihop med transportererna i 16 andra medlemsstater och sammanlagt utförs 3 procent av det totala antalet cabotagetransporter i EU i dessa länder, vilket är lika mycket som för enbart Sverige. Enligt samma statistik utförs 39 procent av cabotagetransporterna i Tyskland och 29 procent i Frankrike samt 2 procent i exempelvis Danmark (s. 4).

## RP 143/2015 rd

Finlands stränga regler vid tillämpningen av förordning 1072/2009 torde vara en orsak till att cabotagetransporterna är så få inom Finlands territorium. Huvudparten av Finlands cabotagetransporter torde emellertid ske med stöd av direktiv 92/106/EEG från och till hamnar, och ändringen påverkar inte dessa.

Finlands egna definitioner begränsar cabotagetransporterna jämfört med vad som är praxis i de övriga medlemsstaterna. Om de slopas torde det leda till en ökning av cabotagetransporter i Finland. Man kan därför också anta att den svarta ekonomi som förknippas med sådana här transporter och som närmast gäller förarkostnaderna kommer att öka.

Det finns inga uppskattningar av omfattningen av svart ekonomi. Den skyldighet enligt 5 a § i den aktuella lagen för beställaren att kontrollera att transportföretaget har rätt att utföra transporten som cabotage och förbudet enligt 32 § mot att ingå avtal med ett transportföretag om beställaren är medveten om att transportören inte har för avsikt att fullgöra sina lagstadgade skyldigheter såsom arbetsgivare hjälper till att förhindra svart ekonomi.

Det är svårt att göra en exakt bedömning av hur mycket cabotagetransporterna kommer att öka. Eftersom Finland ligger vid sidan om huvudströmmen av internationella vägtransporter inom EU, är det möjligt att antalet transporter inte stiger särskilt mycket. Omfattningen av svart ekonomi beror i sin tur mycket på resurserna inom tillsynen.

### 3.2 Eventuell domstolsbehandling

Formuleringarna i förordningen stöder alltså också Finlands definitioner och såsom konstaterat meddelas det i praktiken närmare nationella tolkningar av många EU-förordningar i medlemsstaterna. Dessutom innehåller till exempel Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/123/EG om tjänster på den inre marknaden villkor och begränsningar för den fria rörligheten för tjänster, det vill säga den fria rörligheten för tjänster är inte ovillkorlig. Det sistnämnda direktivet gäller dock inte transportsektorn.

Vid bedömningen av vad slutresultatet kan bli vid en eventuell rättegång bör man emellertid beakta att Finlands definitioner innehåller sådana begränsningar av cabotagetransporter som inte används i de andra medlemsstaterna och att även om Finland kan motivera sin ståndpunkt så kan även kommissionen göra detsamma. Eftersom en av de bärande principerna för EU-domstolens avgöranden har varit att garantera den gemensamma marknaden och den fria rörligheten för tjänster på marknaden är det troligare att man förlorar målet än att man vinner.

I artikel 260 i EUF-fördraget föreskrivs det att om Europeiska unionens domstol finner att en medlemsstat har underlåtit att uppfylla en skyldighet enligt fördragen, ska denna stat vidta de åtgärder som krävs för att följa domstolens dom. Om kommissionen anser att den berörda medlemsstaten inte har vidtagit de åtgärder som krävs för att följa domstolens dom, får kommissionen, efter att ha gett staten tillfälle att framföra sina synpunkter, väcka talan vid Europeiska unionens domstol. Därvid ska kommissionen ange det standardbelopp eller vite som den med hänsyn till omständigheterna anser det lämpligt att den berörda medlemsstaten ska betala.

Om domstolen finner att den berörda medlemsstaten har underlåtit att efterkomma dess dom, kan den förelägga staten att betala ett standardbelopp eller ett vite.

### 4 Beredningen av propositionen

Statsrådets EU-ministerutskott beslutade den 24 juni 2015 besvara Europeiska kommissionens motiverade yttrande med att Finland ändrar sin lagstiftning i den riktning kommissionen förespråkar i sitt yttrande och slopar de egna nationella definitionerna.



## RP 143/2015 rd

Propositionen har beretts som tjänsteuppdrag vid kommunikationsministeriet. Utlåtande om propositionen begärdes av social- och hälsovårdsministeriet, inrikesministeriet, Trafiksäkerhetsverket Trafi, NTM-centralen i Södra Österbotten, tullen, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry, Autoliikenteen Työnantajaliitto ry, Finlands Transport och Logistik SKAL rf, Logistiikkayritysten Liitto ry, Finlands Speditions- och Logistikförbund rf och Finlands näringsliv rf. Dessutom preciserade enheten för EU-rättsliga frågor vid utrikesministeriet motiveringen till propositionen. SKAL, Autoliikenteen työnantajaliitto och AKT skulle ha velat hålla kvar de nuvarande bestämmelserna och fortsätta behandlingen av ärendet ända fram till domstolsprocessen. I övrigt föreslogs inga ändringar av propositionen i utlåtandena.

### **5 Ikraftträdande**

Det föreslås att lagen träder i kraft så snart att en rättegång kan undvikas. Därför föreslås det att lagen träder i kraft i mars 2016.

### **6 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning**

Det har varit nödvändigt att granska den rätt att utöva transportnärings i Finland som ett näringsstillstånd ger utifrån näringsfriheten enligt 18 § 1 mom. i grundlagen. Ämnet har behandlats i flera regeringspropositioner som har gällt trafikstillstånd, och i fråga om godstransporter senast i regeringens propositioner RP 14/2011 rd och RP 193/2012 rd. Regleringen av transporter och begränsningen av transportnäringen genom trafikstillstånd har ansetts vara förenligt med grundlagen, eftersom villkoren för bestämmelserna, såsom att de ska vara exakt avgränsade, har uppfyllts.

I detta fall är det emellertid inte fråga om att begränsa näringsfriheten, utan att utvidga rätten till näringsidkande vad gäller vägtransporter inom Finland för dem som idkar godstrafik i de övriga medlemsstaterna. Bestämmelser om dessa rättigheter finns i kapitel 6 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik.

Med stöd av vad som anförts ovan kan lagförslaget behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

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

*Lagförslag*

## **Lag**

### **om ändring av 6 a § i lagen om kommersiell godstransport på väg**

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i lagen om kommersiell godstransport på väg (693/2006) 6 a §, sådan den lyder i lagarna 1283/2011 och 262/2013, som följer:

6 a §

#### *Cabotagetransport*

Bestämmelser om villkoren för utförande av cabotagetransport finns i artikel 8 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik. Bestämmelser om cabotagetransport vid kombinerade transporter finns i lagen om vissa internationella kombinerade transporter (440/2000).

Denna lag träder i kraft den 2016.

Helsingfors den 17 december 2015

**Vid förhinder för statsministern, finansminister**

**Alexander Stubb**

Kommunikationsminister Anne Berner

## Lag

### om ändring av 6 a § i lagen om kommersiell godstransport på väg

I enlighet med riksdagens beslut ändras i lagen om kommersiell godstransport på väg (693/2006) 6 a §, sådan den lyder i lagarna 1283/2011 och 262/2013, som följer:

*Gällande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

6 a §

6 a §

*Tillfällig trafik*

*Cabotagetransport*

*De tre inrikes transporter i Finland som avses i artikel 8 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik bestäms så att den första transporten börjar efter den första lastning av fordonet som görs efter lossningen av lasten vid en internationell transport som slutar i Finland. Den första transporten slutar när lasten lossas första gången, den andra transporten slutar när lasten lossas andra gången och den tredje transporten slutar när lasten lossas tredje gången. Som lossande av last räknas också att koppla loss en lastad släpvagn från dragbilen utan att lossa lasten, utom om det endast handlar om att flytta släpvagnen inom parkerings- eller lagerområdet.*

*De transporter som avses i 1 mom. får utföras endast tillfälligt. Som tillfälliga transporter betraktas inte transporter som utförts med stöd av ett avtal som gäller tills vidare eller längre än en vecka och inte heller transporter med ett fordon som har utfört mer än 10 transporter i trafik inom Finland under de senaste tre månaderna.*

I artikel 8 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik föreskrivs det om villkoren för cabotagetransport. I lagen om vissa internationella kombinerade transporter (440/2000) föreskrivs det om cabotage vid kombinerade transporter.

\_\_\_\_\_

Denna lag träder i kraft den 2016

\_\_\_\_\_