

**Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till lag
om vissa internationella kombinerade transporter**

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås att det stiftas en lag om vissa internationella kombinerade transporter. Genom lagen genomförs rådets direktiv om kombinerade transporter till den del det ännu inte finns nationella bestämmelser som motsvarar direktivet. I lagen definieras kombinerad transport och bestäms vilka uppgifter som skall anges i de doku-

ment som används vid kombinerade transporter samt om de befrielser från tillståndskrav som skall medges vid vägtransporter som utförs för egen och andras räkning.

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

MOTIVERING

1. Inledning

1.1. Direktivet om kombinerade transporter

Syftet med rådets direktiv 92/106/EEG om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna är att öka användningen av kombinerade transporter som ett alternativ till de ökande vägtransporterna. Av denna anledning bör vägtransporter som ingår i kombinerade transporter befrias från alla kvantitativa begränsningar, vissa skatter sänkas samt de olika administrativa hinder som ännu finns kvar för vägtransporter tas bort.

Kombinerad transport definieras i artikel 1 i direktivet och i artikel 2 åläggs medlemsstaterna att befria de vägtransporter som ansluter sig till en kombinerad transport från alla kvoterings- och tillståndskrav. I artikel 3 bestäms om det transportdokument som skall användas, de uppgifter som skall anges i det och hur de skall bestyrkas. Bestämmelser om transportörers rätt att utföra vägtransporter som ingår i kombinerade transporter finns i artikel 4 och i artikel 6 bestäms om de skatteförmåner som skall beviljas när lastbilar transporteras per järnväg. Artikel 7 innehåller ett undantag från artikel 3 och med stöd av artikel 8 skall vägtransporter undantas från bindande taxor. I artikel 9 ingår undantagsbestämmelser gällande trans-

porter som utförs för egen räkning. I artikel 10 bestäms om genomförandet av direktivet. Enligt den skall medlemsstaterna före den 1 juli 1993 sätta i kraft de bestämmelser som är nödvändiga för att följa direktivet. Enligt anslutningsakten för Finland skulle direktivet genomföras nationellt före den 1 januari 1995.

1.2. Genomförandet av direktivet i Finland

De skatteförmåner som avses i artikel 6 i direktivet har genomförts genom den 13 § som 1994 fogats till lagen om skatt på motorfordon (722/1966). Inga andra uttryckliga bestämmelser om genomförande av direktivet har givits, eftersom de andra förmåner som avses i direktivet redan har ansetts vara i kraft, delvis genom den nationella lagstiftningen och delvis genom Europeiska gemenskapens (EU) lagstiftning som är direkt bindande för Finland. I Finland har man inte kunnat bestämma om befrielse från de taxor, t.ex. vägavgifter, som avses i artikel 8, eftersom det åtminstone inte tillsvidare finns några sådana avgifter här.

Europeiska kommissionen har den 16 oktober 1998 sänt Finland en formell under rättelse angående bristfälligt genomförande av direktivet. I sitt svar till kommissionen konstaterade den finska regeringen bl.a. att de rättigheter och förmåner som avses i di-

rektivet gäller i Finland, även om de ingår i flera olika författningar, t.ex. lagen om vägbefordringsavtal (345/1979) och lagen om tillståndspliktig godstrafik på väg (342/1991), nedan *lagen om godstrafik*. I fråga om artiklarna 1-3, 7 och 9 meddelade Finland att man kommer att försöka göra lagstiftningen klarare.

Lagstiftningen skulle göras klarare i samband med att lagen om godstrafik ändrades även i andra avseenden. Avsikten var att en regeringsproposition om saken skulle avlätas till riksdagen under vårsessionen 1999. På grund av intressekonflikter visade det sig emellertid vara svårare än väntat att ändra vissa bestämmelser, vilka inte har någon anknytning till den nu aktuella saken varför lagändringen har inte framskridit som planerat.

Kommissionen har i ett till Finland riktat motiverat yttrande den 21 oktober 1999 konstaterat att Finland fortfarande inte har genomfört det aktuella direktivet till alla delar. Den finska regeringen har i sitt svar till kommissionen meddelat att det nationella genomförandet av direktivet sker genom en separat lag och att regeringen försöker avlåta en proposition till riksdagen senast i mars 2000. Det finns två orsaker till att man stannat för en separat lag. För det första undviker man då sådana tillägg till de gällande författningarna som inte hör hemma i dem på ett naturligt sätt. För det andra är det aktuellt med ändringar i direktivet och det är enklare att genomföra dem om man kan ändra en separat lag.

2. Föreslagna bestämmelser

I 1 § i den föreslagna lagen ges bestämmelser om vilken EG-rättsakt som skall genomföras. I paragrafen intas också en allmän bestämmelse om lagens syfte.

Definitionen på kombinerad transport tas in i 2 §. Den överensstämmer i sak med definitionen i artikel 1.2, men strävan har varit att utforma bestämmelsen på ett mera begripligt och entydigt sätt än i direktivet.

Enligt artikel 2 skall alla medlemsstater befria kombinerade transporter från alla kvoter och tillståndskrav. Å andra sidan påverkar direktivet enligt artikel 1.1 inte tillämpningen av rådets förordning (EEG) nr 881/92 om tillträde till marknaden för godstransporter på väg inom gemenskapen till eller från en medlemsstats territorium eller

genom en eller flera medlemsstaternas territorier. Förordningen gäller internationella godstransporter som utförs för andras räkning och där transportören skall ha sådant trafikstillstånd som avses i förordningen (*gemenskapstillstånd*). Kvoterna för cabotage inrikestransporter i en annan stat har slopats dvs. fr.o.m. den 1 juli 1998 och sådana transporter kan med vissa begränsningar utföras med ovan nämnt gemenskapstillstånd. Efter att kvoterna slopats finns det inte längre några sådana kvoter och tillståndskrav som avses i artikel 2 och som medlemsstaterna borde medge befrielse från. Vägtransporter som ingår i kombinerade transporter och som utförs för andras räkning kan sålunda i Finland utföras av finländska transportföretag med stöd av tillstånd för inrikes godstrafik eller gemenskapstillstånd. Transportörer från andra medlemsstater skall ha gemenskapstillstånd.

I 3 § i förslaget intas för tydlighetens skull den i artikel 4 angivna rätten för transportörer i medlemsstaterna att utföra vägtransporter som ingår i kombinerade transporter. Samtidigt klarläggs i paragrafen också genomförandet av artikel 2 genom att det klart sägs att syftet med direktivet inte är att bevilja befrielse från tillämpning av gemenskapens bestämmelser om villkoren för att driva transportverksamhet och för att få tillträde till den internationella transportmarknaden.

Artikel 3 innehåller mycket detaljerade bestämmelser om hur man vid kombinerade transporter som utförs för någon annans räkning skall ange pålastnings- och urlastningsstationer för järnvägssträckan eller lastnings- och lossningshamnen för den inre vattenvägen eller havstransporten i ett transportdokument liksom även när dessa uppgifter skall anges och vem som skall göra det och hur de skall bestyrkas. Artikel 7 gäller åter undantag från skyldigheten att visa upp det dokument som anges i artikel 3. Dessa två artiklar genomförs genom bestämmelserna i den föreslagna 4 §. Vid sidan av den föreslagna paragrafen bestäms om transportdokumentets form och innehåll på andra ställen i lagstiftningen, t.ex. i lagen om vägbefordringsavtal och i rådets förordning som nämns i artikel 3 i direktivet.

Den föreslagna 5 § innehåller bestämmelser som motsvarar artikel 9. Artikel 9 gäller vägtransporter som utförs för egen räkning som en del av en kombinerad transport. Man har försökt komprimera dess ordalydelse

bl.a. så att texten "...med en dragbil som körs av dess anställda och som ägs, har köpts på avbetalning eller hyrts av företaget i enlighet med rådets direktiv 84/647/EEG av den 19 december 1984 om användning av fordon hyrda utan förare för godstransporter på väg, även om..." har ersatts med uttrycket "...med en dragbil som innehas av företaget, även om...", som betyder samma sak. Enligt 2 § 2 mom. lagen om godstrafik skall föraren vara anställd hos företaget i fråga, varför det är onödigt att upprepa det.

I 6 § föreslås en hänvisning till lagen om skatt på motorfordon och i 7 § föreslås ett bemyndigande för statsrådet att vid behov utfärda närmare bestämmelser om verkställigheten av lagen genom förordning.

3. Propositionens verkningar

Den föreslagna lagen uppskattas ha små verkningar för Finland. Det är framför allt fråga om författningsteknik. För transportnäringsen innebär förslaget just inga ändringar. Lagen gäller enbart internationella transporter och i praktiken endast en liten del av dem.

Tills vidare har det inte förekommit några sådana transporter av lastbilar per järnväg

som omfattas av lagens tillämpningsområde och för vilka man kan få återbärningar enligt lagen om skatt på motorfordon. Stämplingen av dokument kan medföra sådant extra arbete som tidigare har betraktats som onödigt i Finland. Kostnadseffekten av detta är även den mycket liten.

4. Beredningen av propositionen

Propositionen har beretts som tjänsteuppdrag vid trafikministeriet. Utlåtande om utkastet till proposition har begärts av justitiedepartementet, finansministeriet, Fordonsförvaltningscentralen, Finlands Hamnförbund rf, Finlands Lastbilsförbund rf och VR Aktiebolag. Vid den fortsatta beredningen har synpunkterna i utlåtandena beaktats i mån av möjlighet.

5. Ikraftträdande

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

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

Lag

om vissa internationella kombinerade transporter

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

Genom denna lag genomförs av rådets direktiv 92/106/EEG om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna.

Syftet med lagen är att främja en överföring av godstransporter från vägnätet till andra transportleder, i synnerhet järnväg, och att därigenom minska belastningen på vägnätet, begränsa miljöskadorna samt förbättra trafiksäkerheten.

2 §

Med internationell kombinerad transport avses i denna lag transport av gods mellan stater som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, när godset transporteras på en lastbil, i en släpvagn, i en påhängsvagn med eller utan dragbil eller på ett växelflak eller i en container som är minst 20 fot lång delvis på väg och delvis med fartyg eller på järnväg, sålunda att fartygs- eller järnvägstransporten är längre än 100 kilometer fågelvägen och att vägtransporten sker

1) mellan den plats där godset lastas och närmast lämpliga pålastningsstation för järnvägssträckan,

2) mellan närmast lämpliga urlastningsstation för järnvägssträckan och den plats där godset lossas, eller

3) på en sträcka av högst 150 kilometer fågelvägen från lastnings- eller lossningshamnen för den inre vattenvägen eller havstransporten.

3 §

Transportföretag som är etablerade i stater inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och som uppfyller villkoren för att driva transportverksamhet på väg och för att få tillträde till marknaden för varustransporter mellan medlemsstater har rätt att som en integrerad del av en internationell kombinerad transport utföra vägtransporter, oavsett om detta innebär en gränsövergång mellan Finland och en stat som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

4 §

När en internationell kombinerad transport utförs för någon annans räkning skall i transportdokumentet, utöver det som annars bestäms i lag, noggrant anges bland annat pålastnings- och utlastningsstation för järnvägssträckan eller lastnings- och lossningshamnen för den inre vattenvägen eller havstransporten. Dessa uppgifter skall anges i dokumentet före transporten och bestyrkas av järnvägs- eller hamnmyndigheterna med en stämpel eller på något annat därmed jämförbart sätt när den del av transporten avslutats som har skett på järnväg, inre vattenvägar eller till sjöss.

När en släp- eller påhängsvagn, som tillhör ett företag som utför transporter för egen räkning, på den avslutande sträckan av en vägtransport transporteras av en dragbil, som tillhör ett företag som utför transport för andras räkning, skall för denna transport inte krävas det i 1 mom. ansedda dokumentet, men för transporten skall dock ett annat dokument visas upp som anger den del av transporten som utförs eller skall utföras på järnväg eller inre vattenvägar eller till sjöss.

5 §

När den som avsänder godset som en del av en internationell kombinerad transport för egen räkning utför den inledande transporten på väg i enlighet med rådets första direktiv om fastställande av vissa gemensamma regler för internationella transporter, får med avvikelse från definitionen i direktivet den som skall ta emot godset transportera det för egen räkning på den avslutande sträckan med en dragbil som innehas av företaget, även om den släpvagn eller påhängsvagn som används vid transporten har registrerats eller hyrts av den som har avsänt godset.

Om den inledande transporten i en internationell kombinerad transport utförs av den som har avsänt godset med en dragbil som innehas av företaget, men vars släpvagn eller påhängsvagn har registrerats eller hyrts av den som skall ta emot det transporterade godset, skall med avvikelse från vad som

sågs i det direktiv som nämns i 1 mom. även den inledande transporten anses vara utförd för egen räkning, om den avslutande transporten utförs för mottagarens egen räkning i enlighet med direktivet.

6 §

Bestämmelser om återbäring av fordons-
skatt för lastbilar som används för interna

tionella kombinerade transporter ingår i lagen om skatt på motorfordon (722/1966).

7 §

Närmare bestämmelser om verkställigheten av denna lag utfärdas genom statsrådets förordning.

8 §

Denna lag träder i kraft den 2000.

Helsingfors den 31 mars 2000

Republikens President

TARJA HALONEN

Minister Johannes Koskinen

