

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagar om ändring av lagen om transportservice, lagen om utstationering av arbetstagare och lagen om överlastavgift**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 föranleder ändringar i 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
4 FÖRSLAGEN OCH DERAS KONSEKVENSER.....	3
4.1 De viktigaste förslagen.....	3
4.1.1 Information som ska ges till kommissionen om tillämpliga nationella regler	3
4.1.2 Lätta nyttofordon i godstrafik	3
4.1.3 Registrering av fordon som används i trafik	4
4.1.4 Beviljande av person- och godstrafiktillstånd.....	4
4.1.5 Regler för cabotagetransporter på vägtransportsträckor som utgör en del av kombinerade transporter	6
4.1.6 Särskild reglering om utstationerade förare	7
4.1.7 Utvidgning av beställarens ansvar till överlast och kör- och vilotider.....	8
4.1.8 Utvidgning av ansvaret för parterna i transporttjänster i fråga om vissa överträdelser.....	8
4.1.9 Tillsyn över social- och marknadslagstiftningen inom vägtransporter	9
LAKIEHDOTUKSET	11
om ändring av lagen om transportservice	11
om ändring av ikraftträdandebestämmelsen i en lag om ändring av lagen om utstationering av arbetstagare.....	25
om ändring av lagen om utstationering av arbetstagare	26
om ändring av lagen om överlastavgift.....	33
LIITE	34
RINNAKKAISTEKSTIT	34

4 Förslagen och deras konsekvenser

4.1 De viktigaste förslagen

4.1.1 Information som ska ges till kommissionen om tillämpliga nationella regler

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.

4.1.2 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 förordningen 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 förordningen om trafikidkare, till en annan medlemsstat eller till ett tredjeland, 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 kommuni-

kationsverket 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 slut.

De ovannämnda förslagen förbättrar tillsynsmyndigheternas tillsynsförutsättningar, och framdeles kan tillsynsmyndigheterna bättre övervaka och förhindra den grå ekonomins inverkan på trafikmarknaden. Registreringsplikten jämställs 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.

4.1.3 Registrering av fordon som används i trafik

Artikel 1.12 i ändringsförordning (EU) 2020/1055 förutsätter att det till artikel 16 i förordningen 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 behövligt 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 behövlig 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.

4.1.4 Beviljande av person- och godstrafiktillstånd

I och med rörlighetspaketet upphävdes artikel 3.2 i förordningen 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 förordningen 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 ett gällande FO-nummer 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 förordningen 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 förordningen 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 och 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 människo- och narkotikahandel 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 förordningen 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 offentligtrettsliga samfund och inte är i konkurs eller föremål för insolvens- eller likvidationsförfaranden. Kravet i fråga föreslås bli preciserat och samtidigt jämkat så att personen inte har skulder som är mer än ringa. Kravet gäller fysiska och juridiska personer.

Med stöd av artikel 1.7 i ändringsförordning 2020/1055 (EU) fogas till artikel 9 i förordningen om trafikidkare en möjlighet för medlemsstaterna att bevilja undantag från det examensprov (trafikföretagarexamen) som avses i artikel 8.1 i förordningen 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 fortlöpande 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 förordningen 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 förordningen om trafikidkare och täcker därmed också artikel 9.2, som införs i och med ändringsförordningen.

I förordningen 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 kontroldirektivet 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.

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.

4.1.5 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.

4.1.6 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 uthyrda 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.

4.1.7 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 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 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.

4.1.8 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.

4.1.9 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.

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 eller en varning ges säkerställs i lagen om transportservice i nuläget 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 andra behöriga tillsynsmyndigheterna.

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)

UTKAST

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.

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., 17 § 3 mom., 39 § 4 mom., 192 § 1 och 3 mom., 200 § 1, 2, och 3 mom., 202 § 1, 2 och 4 mom., 262 § 1 mom. 1 punkten, 263 § 1 mom. och 267 § 1 mom. 1 punkten samt

fogas till 3 § 1 mom. en ny 3 punkt, till 14 § 2 mom. en ny 3 punkt, till 17 § ett nytt 2 mom., till 19 § nya 3 och 4 mom., till 43 § ett nytt 2 mom., till 200 § nya 4 och 6 mom., till 202 § ett nytt 3 mom., till 242 § nya 6 och 7 mom., till lagen en ny 262 a §, till 263 § ett nytt 2 mom., till 262 § 1 mom. en ny 2 punkt 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 (*persontrafik tillstånd*),
- 2) yrkesmässig transport av gods på väg med ett fordon eller en fordonskombination med största tillåtna totalmassa på över 3,5 ton (*godstrafik tillstånd*), 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 (*godstrafik tillstånd*).

Utan persontrafik tillstånd får dock följande utföras:

- 1) interna persontransporter med fordon som innehas av en koncern, en därmed jämförbar sammanslutning eller ett offentligt samfund, eller
- 2) persontransporter som en del av social- och hälsovårdstjänster en kommun eller något annat offentligt samfund tillhandahåller med ett fordon som innehas av kommunen eller samfundet mot en fastslagen klientavgift som tas ut hos dem som får transporttjänster.

Utan godstrafik tillstånd får dock transporteras gods inom Finland med traktor vars högsta tillåtna hastighet är högst 60 kilometer i timmen. Gods får transporteras med buss också av den som har persontrafik tillstånd. Genom förordning av statsrådet får dessutom annan sådan inrikes godstransport i Finland som på grund av godsets karaktär eller den korta transportsträckan har en endast obetydlig inverkan på transportmarknaden befrias från tillståndsplikt.

Bestämmelser om rätten att med fordon som är registrerade någon annanstans än i Finland eller med fordon som utländska företag hyrt i Finland bedriva yrkesmässig transport av gods eller personer i Finland och om rätten att för finländska fordon vid behov få transporttillstånd till andra stater finns i 3 kap.

5 §

Beviljande av persontrafik tillstånd 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 sådana utestående icke-personliga skulder till offentligrättsliga samfund 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 sådana utestående icke-personliga skulder till offentligrättsliga samfund som med avseende på personens 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 och de ansvariga bolagsmännen i en juridisk person som söker tillstånd ha sådant gott anseende som avses i 8 §.

Transport- och kommunikationsverket beviljar det förartillstånd som avses i artikel 5 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg (*EU:s förordning om tillstånd för godstrafik*).

Tillstånd av Ålands landskapsregering att bedriva persontransport och godstransport berättigar också till sådana transporter mellan Åland och övriga Finland.

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, narkotikahandel 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, eller

3) han eller hon under de senaste fem åren har dömts till fängelsestraff för en gärning som avses i 1 punkten eller påförts bötesstraff eller andra sanktioner för sammanlagt minst fyra sådana gärningar 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,

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 fastställda 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 och 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 samfundsbot. 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 eller ansvariga bolagsman inte uppfyller kravet på gott anseende enligt 8 §.

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 b 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 fastställda allvarligaste överträdelser av unionsreglerna enligt bilaga IV till EU:s förordning om trafikidkare för vilka transportföretaget har dömts eller påförts sanktioner.

13 §

Riskvärdering av innehavare av person- eller godstrafiktillstånd

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 offentligrättslig juridisk 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.

Avtal får inte ingås om de förutsättningar som anges i 2 mom. inte är uppfyllda. Avtal får inte heller ingås, om beställaren är medveten om eller borde vara medveten om att den andra avtalsparten inte har för avsikt att fullgöra sina lagstadgade skyldigheter som arbetsgivare.

En utredning enligt 2 mom. behöver inte göras, om

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

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

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

Beställaren eller dennes företrädare behöver inte heller göra en utredning enligt 2 mom., om det avtalade transportpriset exklusive mervärdesskatt är mindre än 500 euro för transportavtal som ingåtts under en tremånadersperiod eller om värdet på vederlaget, exklusive mervärdesskatt, i ett underleverantörsavtal för en inrikes transport i Finland enligt 3 § 3 mom. är högst 10 000 euro.

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 taxitrafiktillstånd, persontrafiktillstånd eller godstrafiktillstånd och sådana tjänsteleverantörer som avses i 16 § ska se till att de motordrivna fordon som används för trafik är registrerade i det trafik- och transportregister som avses i 216 § och att tillståndspliktig användning har angetts som fordonets användningsändamål.

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 innehas uteslutande av dem och att uppgift om detta har införts i trafik- och transportregistret.

Vad som föreskrivs ovan gäller inte ett ersättande fordon som används på grund av att det fordon som används för transporterna tillfälligt är ur funktion under en kort tid.

19 §

Definitioner av internationell vägtransport

I detta kapitel avses med

- 1) *transporttillstånd för internationell trafik* ett tillstånd med stöd av vilket
 - a) en i utlandet registrerad lastbil eller tung släpvagn får användas i Finland,
 - b) en i Finland registrerad lastbil eller tung släpvagn får användas utomlands eller användas av ett utländskt transportföretag i Finland,
 - c) internationell passagerartrafik mellan Finland och en annan stat får bedrivas med buss,
- 2) *internationell kombinerad transport* i rådets direktiv 92/106/EEG om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna avsedd 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
 - a) mellan den plats där godset lastas och närmaste lämpliga pålastningsstation för järnvägssträckan,
 - b) mellan närmaste lämpliga urlastningsstation för järnvägssträckan och den plats där godset lossas, eller
 - c) på en sträcka av högst 150 kilometer fågelvägen från lastnings- eller lossningshamnen för den inre vattenvägen eller havstransporten.

Trots vad som ovan 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 cabotagetransport med samma fordon eller, om det är fråga om en fordonskombination, med dess dragfordon inom fyra dagar från det att den tredje cabotagetransporten i Finland har avslutats.

39 §

Påvisande av lastbils- och bussförarens yrkeskompetens

Yrkeskompetens påvisas med en anteckning om yrkeskompetens som görs i ett yrkeskompetensbevis för förare eller i körkortet. Uppgifter om yrkeskompetens ingår i det trafik- och transportregister som avses i 216 §.

Yrkeskompetensen är i kraft i fem år från utfärdandet av det intyg som avses i 31 § 3 mom. eller 32 § 4 mom. eller från utfärdandet av det intyg över genomgången fortbildning för fortsatt yrkeskompetens som avses i 34 § 2 mom. eller från utfärdandet av föregående anteckning om yrkeskompetens.

Ett yrkeskompetensbevis eller en anteckning i körkortet förutsätter att yrkeskompetensen har förvärvats eller upprätthållits enligt 29 § 1 mom. och att sökanden har giltig kör rätt i Finland. Ansökan görs hos Transport- och kommunikationsverket. En ansökan om anteckning i körkortet görs med iakttagande av det som föreskrivs i körkortslagen.

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.

Närmare bestämmelser om anteckning av de tidsfrister som avses i 2 mom. och det förfarande som tillämpas får utfärdas genom förordning av statsrådet.

42 §

Definitioner gällande den sociala lagstiftningen om vägtransporter

I detta kapitel avses med

1) *EU:s kör- och vilotidsförordning* Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85,

2) *EU:s färdskrivarförordning* Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 om färdskrivare vid vägtransporter, om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet,

3) *AETR-överenskommelsen* den europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR) (FördrS 66/1999), sådan den lyder ändrad i den femte ändringen av den 27–29 oktober 2004 samt i den sjätte ändringen av den 29 och 30 oktober 2008 (FördrS 63–64/2010),

4) *färdskrivare* mekaniska och digitala färdskrivare,

5) *färdskrivarkort* sådana verkstads-, förar-, företags- och kontrollkort som används i digitala färdskrivare,

6) *företag* den som utför sådana transporter som omfattas av tillämpningsområdet för EU:s kör- och vilotidsförordning,

7) *förare* den som kör fordonet eller som medföljer i fordonet för att vid behov kunna köra det,

8) *verkstad* den som har ett tillstånd enligt 180 § i fordonslagen för installation och reparation av färdskrivare,

9) *tillsynsmyndighet* polisen, Tullen, Gränsbevakningsväsendet och arbetarskyddsmyndigheterna,

10) *förare som är egenföretagare* en person som deltar i utövande av sådan transportverksamhet i vägtrafik som hör till tillämpningsområdet för EU:s kör- och vilotidsförordning eller för AETR-överenskommelsen, som inte står i anställningsförhållande och vars huvudsakliga yrkesverksamhet består i att utföra person- eller godstransporter på väg på det sätt som avses i EU:s

förordning om tillstånd för godstrafik eller i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss och om ändring av förordning (EG) nr 561/2006, nedan *EU:s förordning om internationell busstrafik*, med stöd av ett gemenskapstillstånd eller med stöd av ett tillstånd enligt 3 § i denna lag, och

- a) som arbetar för egen räkning,
- b) som är fri att organisera sin yrkesverksamhet,
- c) vars inkomster är direkt beroende av den rörelsevinst som görs, och
- d) som är fri att, självständigt eller i samarbete med andra transportföretagare, ha affärsförbindelser med kunder,

11) *arbetstid* vad gäller förare som är egenföretagare hela den tidsperiod, mellan arbetets början och dess slut, som ägnas åt arbete som avser vägtransporter och under vilken föraren befinner sig på sin arbetsplats, står till kundens förfogande och ägnar sig åt andra uppgifter eller annan verksamhet än allmänt administrativt arbete som inte direkt hänger samman med transporten i fråga,

12) *sammanlagd arbetstid* summan av de arbetstimmar som omfattas av tillämpningsområdet för denna lag, oavsett om arbetet har utförts för en eller flera kunder,

13) *arbetsplats*

- a) den ort där det företag som en förare som är egenföretagare äger har sitt huvudkontor,
- b) det fordon som föraren använder vid utförandet av sina uppgifter,
- c) andra platser där den verksamhet bedrivs som har samband med utförande av transporter,

14) *vecka* den period som börjar måndag klockan 00.00 och slutar följande söndag klockan 24.00,

15) *nattetid* perioden mellan klockan 01.00 och klockan 05.00,

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

I fråga om kör- och vilotider och användning av färdskrivare gäller vad som föreskrivs i EU:s kör- och vilotidsförordning, EU:s färdskrivarförordning och AETR-överenskommelsen.

Bestämmelser om utstationering av förare till en annan medlemsstat finns i lagen om utstationering av arbetstagare.

En person som fyllt 16 år kan vara förarbiträde, om förutsättningarna enligt artikel 5.2 i EU:s kör- och vilotidsförordning uppfylls.

Bestämmelser om arbetsfördelningen mellan tillsynsmyndigheterna och om verkställigheten av övervakningen samt tillämpningen av de undantag som anges i artikel 13.1 och 13.3 och artikel 14 i EU:s kör- och vilotidsförordning får utfärdas genom förordning av statsrådet.

192 §

Handläggande och övervakande myndigheter för sociallagstiftningen inom vägtrafiken, färdskrivare vid vägtransporter och arbetstid för förare som är egenföretagare

Om inte något annat föreskrivs någon annanstans, svarar Transport- och kommunikationsverket för myndighetsuppgifter enligt följande EU-förordningar och avtal:

- 1) EU:s färdskrivarförordning,
- 2) EU:s kör- och vilotidsförordning,
- 3) den europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter, nedan AETR-överenskommelsen.

Polisen, Tullen, Gränsbevakningsväsendet och arbetarskyddsmyndigheterna är tillsynsmyndigheter i fråga om de EU-förordningar och AETR-överenskommelsen som avses i 1 mom.

Arbetarskyddsmyndigheten utövar tillsyn över efterlevnaden av bestämmelserna i 49–52 § som gäller förare som är egenföretagare och lagen om utstationering av arbetstagare, vilken tillämpas på utstationerade förare.

200 §

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.

Transport- och kommunikationsverket, polisen, Tullen, Gränsbevakningsväsendet och arbetarskyddsmyndigheten har trots sekretessbestämmelserna rätt att sinsemellan utbyta behövlig information för att utöva tillsyn över att den i 2–5 kap. nämnda lagstiftningen om yrkesmässig person- och godstransport på väg följs. Personuppgifter som framgår av uppgifter som registreras i färdskrivare kan användas för att konstatera att lagstiftningen om kör- och vilotider, färdskrivare och trafikidkare, godstrafiktillstånd, persontrafiktillstånd, arbetstider för motorfordonsförare och förare som är egenföretagare, montering och användning av hastighetsbegränsare i fordon, internationella kombinerade transporter och utstationerade förare följs.

Vid tillsynen över efterlevnaden av bestämmelserna i 49–52 § om arbetstider för förare som är egenföretagare iakttar arbetarskyddsmyndigheten lagen om tillsynen över arbetarskyddet och om arbetarskyddssamarbete på arbetsplatsen (44/2006).

På förare av fordon som används för persontransporter i linjetrafik tillämpas, när rutten i fråga är högst 50 kilometer lång, den med arbetstidslagen förenliga dygnsarbetstiden för motorfordonsförare samt sådana regler i det allmänt bindande kollektivavtalet för busspersonal som ger tillräckligt skydd vad gäller tillåtna körtider samt obligatoriska raster och vilotider. Arbets- och näringsministeriet informerar Europeiska kommissionen om de relevanta nationella regler som är tillämpliga på berörda förare,

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.

202 §

Tvångsmedel för iakttagande av sociallagstiftningen inom vägtrafiken

Om det finns sannolika skäl att misstänka att ett brott som avses i 267 § har begåtts, får polisen trots 8 kap. 2 § 1 mom. och 4 § i tvångsmedelslagen (806/2011) för att finna färdskrivarskivan, förarkortet eller körjournalen eller andra sådana bevishandlingar som avses i artikel 36 i EU:s färdskrivarförordning företa i tvångsmedelslagen angiven allmän husrannsakan eller platsgenomsökning i fordonet eller på ett sannolikt förvaringsställe för färdskrivarskivan, kortet eller körjournalen.

Om det finns grundad anledning att misstänka att en förare har överträtt bestämmelserna om körtider, raster och vilotider i EU:s kör- och vilotidsförordning eller EU:s färdskrivarförordning eller i AETR-överenskommelsen, får en polis-, tull- eller gränsbevakningsman hindra föraren från att fortsätta köra tills en föreskriven rast eller vilotid har hållits. En polis-, tull- eller gränsbevakningsman får också hindra föraren från att fortsätta köra om föraren inte för tillsynsmyndigheten visar upp de uppgifter som avses i artikel 36 i EU:s färdskrivarförordning eller i artikel 12.1 i AETR-överenskommelsen.

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 på grundval av ett transportavtal vid en vägkontroll inte kan visa upp en kopia i 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.

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.

242 §

Återkallande, ändring och begränsning av tillstånd eller beslut om godkännande

En tillståndshavare eller den som bedriver verksamhet med stöd av ett godkännande som beviljats av en myndighet kan meddela att den verksamhet som avses i tillståndet eller i beslutet om godkännande har avbrutits eller upphört. Transport- och kommunikationsverket återkallar tillståndet eller beslutet om godkännande efter att ha fått meddelande om att verksamheten upphört.

Transport- och kommunikationsverket kan ändra eller begränsa ett tillstånd, begränsa verksamhet som omfattas av ett beslut om godkännande eller återkalla ett tillstånd eller beslut om godkännande, om

1) förutsättningarna för beviljande av tillstånd eller beslut om godkännande inte längre uppfylls och de fel eller brister som förekommer beträffande förutsättningarna inte rättas till inom utsatt tid,

2) tillståndshavaren eller den som bedriver verksamhet med stöd av ett beslut om godkännande 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 eller den som bedriver verksamhet med stöd av ett beslut om godkännande, och en anmärkning eller varning inte kan anses vara tillräcklig, eller

3) det av någon annan orsak än de orsaker som avses i 1 och 2 punkten finns grundad anledning att misstänka att tillståndshavaren eller den som bedriver verksamhet med stöd av ett beslut om godkännande inte förmår sköta sin uppgift enligt tillståndet eller beslutet om godkännandet eller bedriva den verksamhet tillståndet eller beslutet om godkännande avser på ett säkert sätt.

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 iakttä 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.

Transport- och kommunikationsverket får för viss tid återkalla ett i denna lag avsett tillstånd som avser ett bestämt fordon eller en till riktigheten bestyrkt kopia av ett gemenskapstillstånd.

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 får 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 avhjälps inom utsatt tid.

262 §

Olovligt bedrivande av yrkesmässig trafik

Den som uppsåtligen 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 trafiktillstånd 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 transporterar gods i strid med bestämmelserna om vägtransportsträckor som körs i samband med internationella kombinerade vägtransporter enligt 3 kap. i denna lag,

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 fordon som används i yrkesmässig trafik i det trafik- och transportregister som avses i 216 § ska, om gärningen inte är ringa eller om inte strängare straff för den föreskrivs någon annanstans i lag, för *felaktig fordonsregistrering* dömas till böter.

263 §

Brott mot beställning av transport

En i 14 § avsedd beställare eller dennes företrädare eller en avsändare, speditör, leverantör eller underleverantör för transport som uppsåtligen beställer en godstransport 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. 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 anlitande av utomstående arbetskraft (1233/2006) tillämpas på transporten och försummelseavgift enligt 9 § i den lagen får påföras för ingående av avtalet.

När dessutom 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 överskrids, och beställaren som tagit emot och betalat för lasten eller dennes företrädare trots detta har förutsatt att transporten sker så att förutsättningarna i 14 § 2 mom. 3 punkten inte har kunnat iaktas, ska den som beställt godstransporten eller dennes företrädare för *brott mot beställning av transport* dömas till böter.

267 §

Brott mot viss social lagstiftning om vägtransporter

En förare som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet bryter mot bestämmelserna om körtider, raster, vilotider, färdskrivare eller färdskrivarkort i

- 1) EU:s kör- och vilotidsförordning eller EU:s färdskrivarförordning,
- 2) AETR-överenskommelsen, eller
- 3) 45 §,

ska för *brott mot viss social lagstiftning om vägtransporter* dömas till böter.

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 EU:s kör- och vilotidsförordning, 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 EU:s färdskrivarförordning, 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) i enlighet med 1 mom. den eller företrädaren för 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 iaktas så att de i 1 mom.

UTKAST

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 .

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 arbetstagaren (447/2016) 1 § 3 mom., 4 a § 1 mom., 7 § 1 mom. och 8 § 2 mom. och 35 § 1 mom. 1 punkten samt
fogas till 1 § nya 3 och 4 mom., varvid det nuvarande 3 mom. blir 5 mom., till 2 § nya 10 och 11 punkter, till lagen 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 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 statsgränserna som arbetsgivaren har ingått.

Denna lag tillämpas inte på personal som arbetar ombord på fartyg som innehas av företag som bedriver handelssjöfart.

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) nr165/2014 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

1) *utstationerad arbetstagare* arbetstagare som vanligtvis arbetar i någon annan stat än Finland och som medan arbetsavtalsförhållandet pågår utstationeras till Finland för en begränsad tid och för tillfälligt arbete i samband med att det företag som är arbetsgivare och är etablerat i en annan stat där det bedriver verksamhet tillhandahåller tjänster över statsgränserna som underentreprenad, överföring inom företagsgruppen eller arbete som utförs av uthyrda arbetstagare,

2) *underentreprenad* utstationering av en arbetstagare för att utföra arbete under det utstationerande företagets ledning och för dess räkning på basis av ett avtal mellan arbetsgivaren och en beställare i Finland,

3) *överföring inom företagsgruppen* utstationering av en arbetstagare till ett verksamhetsställe eller ett företag som tillhör samma företagsgrupp i en annan stat,

4) *arbete som utförs av uthyrda arbetstagare* utstationering av en arbetstagare till ett annat företag (*användarföretag*), när arbetsgivaren är ett företag som förmedlar tillfällig arbetskraft eller hyr ut arbetskraft (*uthyrd arbetstagare*),

5) *utstationerande företag* det företag som är en utstationerad arbetstagares arbetsgivare,

6) *beställare* ett företag eller användarföretag eller någon annan aktör som köper tjänster av ett utstationerande företag,

7) *byggverksamhet* uppförande, iståndsättande, underhåll, ombyggnad eller rivning av konstruktioner, inklusive schaktning, markarbeten, montering och nedmontering av färdiga delar och inredning, installationer, ändringar, nedmontering, löpande underhåll samt underhålls-, målnings-, rengörings- och saneringsarbeten,

8) *byggherre* en person eller organisation som startar ett byggprojekt eller som leder eller övervakar byggprojektet,

9) *huvudentreprenör* en entreprenör som står i avtalsförhållande till byggherren och som har utsetts till huvudentreprenör och som är skyldig att leda verksamheten på en byggarbetsplats,

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 returresan.

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 eller 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/eller lossningsaktiviteter eller att lasta och lossa en last 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 §.

Anmälan om utstationering av en eller flera arbetstagare krävs inte om företaget utstationerar arbetstagare till Finland genom överföring inom företagsgruppen för högst fem 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 utfört arbete i Finland genom intern överföring inom samma företagsgrupp. Vid byggverksamhet är anmälan dock alltid en förutsättning för utförande av arbete.

Anmälan ska innehålla

- 1) identifieringsuppgifter och kontaktuppgifter i fråga om det utstationerande företaget, företagets utländska skattenummer och uppgifter om ansvariga personer i företagets etableringsstat,
- 2) identifieringsuppgifter och kontaktuppgifter i fråga om beställaren,
- 3) identifieringsuppgifter och kontaktuppgifter i fråga byggherren och huvudentreprenören samt den utstationerade arbetstagarens skattenummer, när det gäller byggverksamhet,
- 4) de personuppgifter som behövs för individualisering av varje utstationerad arbetstagare och arbetstagarens personbeteckning och skatteregistreringsnummer i bosättningsstaten, samt uppgift om datum för när utstationeringen börjar respektive slutar eller förväntas sluta,
- 5) identifieringsuppgifter och kontaktuppgifter i Finland i fråga om en företrädare enligt 8 § för det utstationerande företaget eller grunden för att inte behöva utse en företrädare,
- 6) uppgift om platsen eller platserna där arbetet utförs,
- 7) uppgift om i vilken bransch den utstationerade arbetstagaren kommer att arbeta.

Om de uppgifter som nämns i 3 mom. ändras väsentligt, krävs det för att arbetet ska kunna fortgå att det utstationerande företaget gör en kompletterande anmälan omedelbart när ändringarna inträffar.

Inom byggverksamhet krävs det för att arbete ska kunna utföras att en anmälan enligt 3 och 4 mom. också lämnas till byggherren och huvudentreprenören.

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 körkortsnummer,
- 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 ska ha en företrädare i Finland som är anträffbar för den utstationerade arbetstagaren och myndigheterna under hela utstationeringsperioden. Företrädaren kan vara en juridisk person eller en fysisk person.

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.

Företrädaren ska ha behörighet att ta emot myndighetshandlingar och stämningar på företagets vägnar och att lämna in handlingar från företaget till myndigheter och domstolar. Dessutom ska företrädaren vara behörig att företräda det utstationerande företaget i domstol.

10 §

Skyldighet att tillhandahålla information om utstationerade arbetstagare i Finland

Ett utstationerande företag ska under hela utstationeringsperioden i Finland skriftligt tillhandahålla

- 1) identifieringsuppgifter om det utstationerande företaget och uppgifter om ansvariga personer i företagets etableringsstat,
- 2) identifieringsuppgifter om utstationerade arbetstagare,
- 3) en redogörelse enligt 2 kap. 4 § i arbetsavtalslagen om de anställningsvillkor som tillämpas på utstationerade arbetstagares arbetsavtal,
- 4) en redogörelse för vad de utstationerade arbetstagarnas rätt att arbeta grundar sig på.

Om en utstationering pågår längre än tio arbetsdagar, ska det utstationerande företaget under hela utstationeringsperioden i Finland skriftligt tillhandahålla arbetstidsbokföring, löneuträkning och ett finansiellt instituts verifikation över utbetalda löner i fråga om utstationerade arbetstagares arbete i Finland.

Innan arbetet påbörjas i Finland ska det utstationerande företaget underrätta beställaren om var den information som avses i 1 och 2 mom. är tillgänglig under utstationeringen.

Efter att utstationeringen har upphört ska det utstationerande företaget bevara den information som avses i 1 och 2 mom. i två år.

Vid vägtransporttjänster som utförs i form av underentreprenad tillämpas endast 1 mom. 4 punkten om vad arbetstagarens rätt att arbeta grundar sig på, i övrigt tillämpas vad som föreskrivs 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 §,

UTKAST

- 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 medvetna åtgärd lett till att överlast transporterats.

Denna lag träder i kraft den 20 .

Helsingfors den 20xx

Statsminister

Sanna Marin

kommunikationsminister Timo Harakka

UTKAST

Liite
Rinnakkaistekstit

Click or tap here to enter text.