

Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till lag om temporär ändring av 87 § i vägtrafiklagen

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

Det föreslås att till vägtrafiklagen fogas temporärt en ny bestämmelse som tillåter att lastbilar, släpvagnar och växelflak med en bredd som överstiger 2,55 meter vilka används i fordonskombinationer med en längd som överstiger 22,00 meter används på väg efter den 31 december 2006, om lastutrymmet har minskats på insidan så att dess inre bredd är högst 2,51 meter. Rätten att använda fordon och lastutrymmen där bredden har minskats på insidan gäller i tre år.

Bestämmelser om hur minskning av ett lastutrymmes bredd från insidan skall utföras

tekniskt och om godkännande av en minskning samt märkning av ett fordon vars bredd har minskats utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet.

Lagen avses träda i kraft vid ingången av 2007 och gälla till utgången av 2009.

Efter nämnda datum tillämpas bestämmelserna i den förordning som utfärdats 1997, vilket betyder att det för användning på väg inte godkänns att fordonskombinationer med en längd som överstiger 22,0 meter har en bredd som överstiger 2,55 meter.

MOTIVERING

1. Nuläge

I Finland ökades år 1987 den största tillåtna bredden på fordon från 2,50 meter till 2,60 meter. Även en liten ökning av bredden innebär en betydande ekonomisk och konkurrensmässig fördel för lastbilsnäringen och användarna av transporttjänster, i synnerhet när det gäller transport av dagligvaror som lastas på 1,00 x 1,20 meter stora lastpallar samt av 2,50 meter långa skivprodukter. Det bredare måttet blev snabbt produktionsstandard. Nästan hälften, dvs. ca 40 000—45 000, av de finländska lastbilarna, släpvagnarna och växelflaken är 2,60 meter breda.

I Finland genomfördes 1997 rådets direktiv 96/53/EG om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen,

nedan direktivet, genom en ändring av förordningen om användning av fordon på väg (1257/1992, ändring 670/1997). Den största tillåtna längden på fordonskombinationer ökades från 22,00 meter till 25,25 meter. Den största tillåtna bredden förblev 2,60 meter. Enligt förordningens ikraftträdandebestämmelse är den största tillåtna bredden på lastbilar, släpvagnar och karosseriutrymmen som inte är temperaturreglerade och som används i fordonskombinationer med en längd som överstiger 22,00 meter 2,55 meter från den 1 januari 2007.

Enligt direktivet är 2,55 meter den största tillåtna bredden för karosseriutrymmen som inte är temperaturkontrollerade. Det är tillåtet för medlemsstaterna att avvika från vad som bestämts i direktivet om den största tillåtna längden och bredden, om det inte påtagligt påverkar den internationella konkurrensen

inom transportsektorn. I artikel 4.4 i direktivet finns bestämmelser om två alternativ för när transporter inte påtagligt påverkar den internationella konkurrensen inom transportsektorn:

a) transporten utförs inom en medlemsstats territorium av specialiserade fordon eller fordonskombinationer under sådana förhållanden som innebär att dessa operationer normalt inte utförs av fordon från andra medlemsstater, exempelvis transport i samband med skogsbruk och skogsindustri, eller

b) den medlemsstat som tillåter transport inom sitt territorium med fordon eller fordonskombinationer vilkas dimensioner avviker från dem som anges i bilaga I (bland annat en bredd på högst 2,55 meter) även tillåter användningen av motorfordon, släpvagnar och påhängsvagnar som överensstämmer med de dimensioner som anges i bilaga I och som sammankopplas på så sätt att de minst uppnår den i den aktuella medlemsstaten tillåtna lastlängden, så att alla företag tillförsäkras samma konkurrensvillkor (modulsystemet).

Med stöd av punkt b ovan ansågs det att när Finland godkänner det ovan nämnda modulsystemet, dvs. i praktiken fordonskombinationer med en längd av högst 25,25 meter, har landet rätt att permanent tillåta en bredd av 2,60 meter för lastbilar och fordonskombinationer med en längd av högst 22,00 meter. Sverige stannade för en liknande tolkning i fråga om bredden, vilken gällde fordonskombinationer som överensstämde med den längd på fordonskombinationerna, högst 24,00 meter, som då gällde i Sverige.

Det ansågs att konkurrensvillkoren för lastbilsföretag från andra länder som är medlemmar i Europeiska unionen inte försämrades, fastän bredden på deras fordon bara skulle ha varit 2,55 meter, eftersom de hade möjlighet att utnyttja jämlika konkurrensvillkor genom en användning av modulkombinationer. Denna tolkning ligger bakom den stora andelen 2,60 meter breda fordon när det gäller beståndet av lastbilar och släpvagnar.

Det blev inte förbjudet att ta i bruk nya fordon och lastutrymmen med en bredd som översteg 2,55 meter år 1997. En orsak var att man inte snabbt skulle ha kunnat ta i bruk den nya kombinationslängd på 25,25 meter vilken för med sig betydande logistiska för-

delar, om man inte hade tillåtit att långa kombinationer fick bildas av 2,60 meter breda fordon som var i bruk och som följde produktionsstandarden. Statsrådet litade på att trafikidkarna skulle beakta förordningens ikraftträdandebestämmelse när de skaffade nya fordon. Inom lastbilssektorn har det dock sedan 1997 gått rykten om att kravet på att bredden skall vara högst 2,55 meter kommer att skjutas upp eller slopas. Även användarna av transporttjänster kan ha förutsatt att trafikidkarna använder fordon med bredare lastutrymmen. Trots att försök har gjorts för att avvärja ryktena har trafikidkarna även efter 1997 tagit i bruk 2,60 meter breda fordon för användning i fordonskombinationer med en längd som överstiger 22,00 meter.

För att begränsa antalet fordon som från ingången av 2007 kommer att strida mot bestämmelserna förbjöds godkännande av att nya fordon som är över 2,55 meter breda används i fordonskombinationer som är över 22,00 meter långa från den 1 oktober 2004 genom statsrådets förordning om ändring av ikraftträdelsebestämmelsen i statsrådets förordning om ändring av förordningen om användning av fordon på väg (327/2004).

Det finns ca 4 000 lastbilar med en bredd av 2,60 meter som används som dragbilar för modul kombinationer och som kommer att strida mot bestämmelserna vid ingången av 2007. Antalet släpvagnar med en bredd av 2,60 meter som används i modul kombinationer är ca 4 050 och av dem är ca 1 400 av sådant slag att de inte kan användas i fordonskombinationer som får vara högst 22,00 meter långa. Nästan alla dessa fordon har tagits i bruk efter det att direktivet genomfördes, dvs. efter den 17 september 1997.

Det är omöjligt att ange det exakta antalet bilar och släpvagnar som kommer att strida mot bestämmelserna vid ingången av 2007. En del av de bilar och släpvagnar som för närvarande används i fordonskombinationer som är över 22,00 meter långa kan kombineras på olika sätt så att kombinationernas sammanlagda längd blir högst 22,00 meter.

Med rimlig exakthet kan man uppskatta att problemet berör 4 000—5 000 fordon. Detta är ca 10 procent av alla fordon med en bredd av 2,60 meter och 3—4 procent av alla lastbilar och släpvagnar till lastbilar. Dessutom finns det 1 000—2 000 växelflak med en

bredd av 2,60 meter i bruk. Växelflaken registreras inte och därför finns det inga närmare uppgifter om deras antal.

Om man inte hittar någon lösning på detta problem måste lastbilarna, släpvagnarna och växelflaken i fråga antingen byggas om så att de är 2,55 meter breda, förkortas så att de kan användas i fordonskombinationer som är högst 22,00 meter långa, säljas till länder utanför EU eller tas ur trafik. Om fordon tas ur bruk i större omfattning orsakar det störningar i transporten av vissa varor samt i till exempel energiförsörjningen vid små kraftverk som använder flis och torv som bränsle. En minskning av bredden eller längden på karosseriutrymmena orsakar betydande ändringskostnader på flera tiotals miljoner euro.

Eftersom man i själva verket har väntat på en önskad lösning på problemet med bredden sedan 2004, är det endast ett fåtal av ägarna till transportmaterielen som har vidtagit åtgärder för att få materielen att överensstämma med den gällande förordningen. Nu är situationen sådan att verkstadskapaciteten i Finland inte räcker till för att få bredden på fordon och släpvagnar minskad till 2,55 meter innan utgången av 2006.

2. Målsättning och de viktigaste förslagen

2.1. Begränsade tillstånd till undantag

En dellösning på problemet kan nås om man tillämpar artikel 4.4 punkt a i direktivet. Den kan anses omfatta:

- 1) flis- eller torvfordon med tjocka väggar,
- 2) fordon som används till djurtransporter och i fråga om vilka bredden på 2,60 meter utnyttjas för att höja djurens välbefinnande, och
- 3) fordon avsedda för transport av råvirke (stockar och långtimmer) som är utrustade med lastbanke, vilka har byggts med en bredd av 2,60 meter med anledning av den produktionsstandard som avses ovan och för att lastens tyngdpunkt skall fås så lågt ner som möjligt.

Transporterna med dessa fordon är lokala transporter och omfattar ingen internationell konkurrens.

Det föreslås att för torv- och flisfordon

samt fordon för djurtransport och transport av råvirke skall kunna beviljas tillstånd till undantag som är fordonsspecifika och bundna till ett geografiskt verksamhetsområde och som gäller högst ett år i sänder.

Kommunikationsministeriet har med stöd av 52 § i förordningen om användning av fordon på väg bemyndigande att av särskilda skäl bevilja tillstånd till undantag av detta slag. Ministeriet kan bevilja tillstånd till undantag under fem års tid, dvs. fram till utgången av 2011. Beviljande av tillstånd förutsätter inte någon ändring av lagstiftningen.

Enligt 6 § 3 mom. i lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992) får en avgift som annars skall fastställas så att den motsvarar prestationens självkostnadsvärde av särskilda skäl fastställas till ett högre belopp. Med nämnda tillstånd till undantag vinner ägarna till de fordon som avses här en betydande ekonomisk fördel, åtminstone i jämförelse med alternativet att minska bredden på karosseriutrymmena. Detta skall anses vara ett särskilt skäl till att fastställa avgiften till ett högre belopp än självkostnadsvärdet. Avsikten är att höja åtgärdsavgiften för beviljande av tillstånd till undantag till 340 euro för fordon som tagits i bruk före den 1 augusti 1997, dvs. innan ändringen av förordningen om användning av fordon på väg trädde i kraft (ungefär två gånger den normala avgiften för tillstånd till undantag) och till 1 000 euro för fordon som tagits i bruk efter att nämnda förordning trädde i kraft (sex gånger den normala avgiften för tillstånd till undantag). Höjningen av avgiften genomförs genom en ändring av kommunikationsministeriets förordning om kommunikationsministeriets avgifter.

Under de första åren uppskattas intäkterna av avgiften uppgå till 300 000—400 000 euro. Intäkterna kommer att minska gradvis i takt med att de äldsta fordonen tas ur bruk.

2.2. Minskning av lastutrymmets bredd på insidan

Som lösning på problemet med övriga fordon och lastutrymmen som är för breda föreslås att man i stället för att från utsidan minska bredden tillåter att lastutrymmena minskas på insidan så att de motsvarar det inre måttet på 2,55 meter breda lastutrymmen.

Lösningen är till vissa delar konstgjord. Med den största tillåtna bredden avser direktivet den yttre bredden. Med en minskning av bredden på insidan av lastutrymmet uppnås dock syftet med direktivets bestämmelse. Det bredare yttre måttet påverkar inte påtagligt den internationella konkurrensen inom transportsektorn.

Eftersom den föreslagna lösningen gäller organisering av en ganska långtgående tillämpning i ett enskilt medlemsland, samt med anledning av att lösningen förutsätter avvikelser från bestämmelserna i en tidigare utfärdad förordning, är det dock ändamålsenligt att låta ärendet avgöras i riksdagen genom en temporär ändring av lagen. Rätten att tolka direktivet på det sätt som avses här under en period på tre år kan genomföras med en ändring av 87 § i vägtrafiklagen. Lösningen förutsätter även exakta bestämmelser om hur en minskning av bredden på insidan skall utföras.

Tjockleken på ett lastutrymmes väggar varierar i olika tekniska lösningar och det skall vara möjligt att entydigt kunna avgöra vilken inre bredd som är tillåten. Ifall man utgår från att den tunnaste vägg-tjockleken i praktiken är 20 millimeter, blir den inre bredden 2,51 meter i ett lastutrymme med en bredd av 2,55 meter. Av detta följer att tjockleken på väggarna i ett lastutrymme som är 2,60 meter brett skall vara minst 45 millimeter.

En minskning av den inre bredden är svårare att övervaka än den yttre bredden. Bilar och släpvagnar kan kontrolleras vid besiktningen men övervakningen av växelflak och utländska fordon blir beroende av polisens övervakning på landsvägarna. Övervakningen kan underlättas med till exempel lämplig märkning.

Med stöd av vad som anförts ovan föreslås att till 87 § i vägtrafiklagen fogas temporärt ett nytt 8 mom. för en period av tre år. Genom momentet tillåts det att lastbilar, släpvagnar till lastbilar samt växelflak som är över 2,55 meter breda och som används i fordonskombinationer som är över 22,00 meter långa används på väg, om lastutrymmets bredd har minskats på insidan så att den inre bredden på lastutrymmet är högst 2,51 meter. Ett lastutrymme vars bredd har minskats på insidan skall förses med märkning som är lätt att observera. Rätten att på väg använda så-

dana här avsedda lastutrymmen vars bredd har minskats på insidan gäller till och med den 31 december 2009. Fram till dess skall fordonen antingen göras smalare från utsidan, kortas av så att de lämpar sig för fordonskombinationer som är högst 22,00 meter långa, säljas till tredjeland eller tas ur bruk.

Bestämmelser om hur minskning av ett lastutrymmes bredd skall utföras tekniskt och om godkännande av en minskning samt om märkning av ett fordon vars bredd har minskats utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet.

3. Propositionens konsekvenser

Som en följd av avvikelseförfarandet och tillåtandet av en minskning av bredden på insidan undviker man temporärt att bredden på de nämnda 4 000—5 000 fordonen och 1 000—2 000 lastutrymmena måste minskas från utsidan. Kostnaderna för en minskning av bredden på insidan kan uppskattas vara endast en tiondedel av kostnaderna för en minskning av bredden från utsidan. Dessutom undviker man att transportföretag går i konkurs och att det blir avbrott i produktionen vid kraftverk och inom träförädlingsindustrin. Lastbilssektorn får mera tid till att genomföra de obligatoriska arrangemangen.

4. Beredningen av propositionen

Proposition har beretts som tjänsteuppdrag vid kommunikationsministeriet. Utlåtande om den ursprungliga propositionen, i vilken det föreslogs att undantag skall beviljas under tre års tid och att den avgift som tas ut för dem skall vara 850 eller 1700 euro, begärdes hos justitieministeriet, finansministeriet, inrikesministeriet, Fordonsförvaltningscentralen, Finlands Näringsliv, Förbundet för Finsk Handel FH rf, Bil- och Transportbranschens Arbetarförbund AKT rf, Finlands Transport och Logistik SKAL rf, Finlands Logistiksörening rf, Logistiikkayritysten Liitto ry:n och Finlands Speditörförbund rf.

I utlåtandena krävdes allmänt att både undantagen och rätten till att minska lastutrymmets bredd på insidan skall gälla en längre tid eller att giltighetstiden skall vara obegränsad. Det ansågs också att avgiften för undantagstillståndet är hög. Avsikten är för-

länga giltighetstiden för beviljade undantagstillstånd och att sänka avgifterna.

5. Lagstiftningsordning

I Finland har man redan från 1997 tillämpat avvikelsebestämmelsen i artikel 4.4 i direktivet jämförelsevis fritt genom att man permanent har tillåtit en bredd på 2,60 meter när det gäller högst 22,00 meter långa fordon och fordonskombinationer. I Sverige tillåter man på motsvarande sätt en bredd på 2,60 meter i fordonskombinationer som är högst 24,00 meter långa.

Det anses allmänt att avvikelser från huvudregeln bör tillämpas och tolkas snävt. Kommissionen har likväl sedan 1997 varit medveten om den tolkning som Finland och Sverige gjort och har inte ingripit i saken. Juridiskt kan man dock ifrågasätta en utvidgning av denna tolkning ens under en begränsad tid.

Å andra sidan uppfyller den föreslagna lös-

ningen direktivets syfte, om än inte direkt dess bokstav.

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

6. Ikraftträdande

Lagen föreslås träda i kraft den 1 januari 2007 och gälla till utgången av 2009.

För att bestämmelser om de tekniska detaljerna för en minskning av bredden på insidan, godkännande av en minskning och märkning av fordon skall kunna utfärdas samt åtgärder för att minska bredden vidtas så snabbt som möjligt föreslås att det bestäms att åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter kan vidtas innan lagen träder i kraft.

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

Lag

om temporär ändring av 87 § i vägtrafiklagen

I enlighet med riksdagens beslut fogas till 87 § i vägtrafiklagen av den 3 april 1981 (267/1981), sådan den lyder i lagarna 989/1992 och 1091/1992, temporärt ett nytt 8 mom. som följer:

87 §

Fordons mått och massa samt lastning av fordon

Lastbilar, släpvagnar till lastbilar samt växelflak som är över 2,55 meter breda och som används i fordonskombinationer som är över 22,00 meter långa får användas på väg om lastutrymmets bredd har minskats på insidan så att den inre bredden på lastutrymmet är högst 2,51 meter. Ett lastutrymme vars bredd har minskats på insidan skall försees med

märkning som är lätt att observera. Bestämmelser om hur minskning av ett lastutrymmes bredd på insidan skall utföras tekniskt och om godkännande av en minskning samt om märkning av ett fordon vars bredd har minskats utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2007 och gäller till och med den 31 december 2009.

Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.

Nådendal den 21 juli 2006

Republikens president

TARJA HALONEN

Kommunikationsminister *Susanna Huovinen*