

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till ändring av vissa lagar som gäller transportsektorn

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg, lagen om tillsyn över fartygssäkerheten, lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg, lagen om transportservice, lagen om passagerarfartygs personlistor och miljöskyddslagen för sjöfarten ändras.

I lagen om transportservice föreslås det ändringar i riskvärderingen av innehavare av person- eller godstrafiktillstånd som gäller väg samt ändringar som gäller de nya bestämmelserna till följd av ändringen av direktivet om användning av fordon hyrda utan förare för godstransporter på väg. Det föreslås också att det till lagen fogas straffbestämmelser och avgiftspåföljder som gäller försummelse att meddela behövliga uppgifter samt försummelse att inhämta handlingar och medföra dem i fordonet.

I propositionen föreslås det ändringar genom vilka numret för det nya direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk uppdateras i lagarna. Direktivet förutsätter inga andra ändringar i de nationella författningarna.

Enligt förslaget ska lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg ändras så att vajerfärjor som inte hör till en landsväg inte längre ska omfattas av lagens tillämpningsområde, varvid lagstiftningen bättre motsvarar rådande praxis. Dessutom föreslås det ändringar som underlättar skeppsmätningen av finska fartyg och tryggar tillgången till krävande skeppsmätningar i framtiden.

Det föreslås att det till miljöskyddslagen för sjöfarten fogas en skyldighet att ordna utbildning i fråga om avfallshantering i hamnar. Bestämmelsen motsvarar bestämmelserna i direktivet som gäller fartygsavfall.

I lagarna föreslås dessutom andra ändringar av teknisk karaktär.

Lagarna avses huvudsakligen träda i kraft den 1 januari 2023

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
MOTIVERING	4
1 Bakgrund och beredning	4
1.1 Bakgrund	4
1.1.1 Beträktande av innehavare av person- eller godstrafiktillstånd som riskföretag	4
1.1.2 Användning av fordon hyrda utan förare för godstrafik på väg	4
1.1.3 Direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk	4
1.2 Beredning	5
1.2.1 Beträktande av innehavare av person- eller godstrafiktillstånd som riskföretag	5
1.2.2 Användning av fordon hyrda utan förare för godstrafik på väg	5
2 Syfte och huvudsakligt innehåll	8
2.1 EU-rättsaktens målsättning och huvudsakliga innehåll	8
2.1.1 Beträktande av innehavare av person- eller godstrafiktillstånd som riskföretag	8
2.1.2 Användning av fordon hyrda utan förare för godstrafik på väg	8
2.1.3 Direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk	9
2.2 De nationella ändringsbehovens syfte och huvudsakliga innehåll	9
3 Nuläge och bedömning av nuläget	10
3.1 Beträktande av innehavare av person- eller godstrafiktillstånd som riskföretag samt avsaknad av förtillstånd	10
3.2 Användning av fordon hyrda utan förare för godstrafik på väg	11
3.3 Ändringar i sjöfartslagstiftningen	14
3.3.1 Krav avseende yrkeskvalifikationer för fartygspersonal	14
3.3.2 Lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg	14
3.3.3 Lagen om tillsyn över fartygssäkerheten	15
3.3.4 Lagen om passagerarfartygs personlistor	15
3.3.5 Miljöskyddslagen för sjöfarten	15
4 Förslagen och deras konsekvenser	15
4.1 De viktigaste förslagen	15
4.1.1 Beträktande av innehavare av person- eller godstrafiktillstånd som riskföretag samt avsaknad av förtillstånd	15
4.1.2 Användning av fordon hyrda utan förare för godstrafik på väg	16
4.1.3 Ändringar i sjöfartslagstiftningen	16
4.2 Huvudsakliga konsekvenser	16
4.2.1 Beträktande av innehavare av person- eller godstrafiktillstånd som riskföretag samt avsaknad av förtillstånd	16
4.2.2 Användning av fordon hyrda utan förare för godstrafik på väg	17
4.2.3 Ändringar i sjöfartslagstiftningen	19
5 Alternativa handlingsvägar	20
6 Remissvar	22
6.1 Allmänt	22
6.2 Remissvar om vägtransporter	22
6.3 Remissvar om sjöfarten	24
7 Specialmotivering	25
7.1 Lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg	25

7.2 Lagen om tillsyn över fartygssäkerheten	27
7.3 Lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg.....	27
7.4 Lagen om transportservice	27
7.5 Lag om passagerarfartygs personlistor.....	32
7.6 Miljöskyddslagen för sjöfarten	32
8 Ikraftträdande	32
9 Genomförande och uppföljning	32
10 Förhållande till andra propositioner.....	33
11 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning	33
11.1 Hänvisning till EU-rättsakter	33
11.2 Straffbestämmelser och avgiftspåföljder.....	33
11.3 Tillämpning i landskapet Åland.....	35
LAGFÖRSLAG.....	37
1. Lag om ändring av lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg.....	37
2. Lag om ändring av 11 e och 23 § i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten	39
3. Lag om ändring av 2 och 13 § i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg	40
4. Lag om ändring av lagen om transportservice	41
5. Lag om ändring av vissa bestämmelser i lagen om passagerarfartygs personlistor	43
6. Lag om ändring av 9 kap. 1 § i miljöskyddslagen för sjöfarten.....	44
BILAGOR.....	45
PARALLELLTEXTER	45
1. Lag om ändring av lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg.....	45
2. Lag om ändring av 11 e och 23 § i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten	48
3. Lag om ändring av 2 och 13 § i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg	50
4. Lag om ändring av lagen om transportservice	51
5. Lag om ändring av vissa bestämmelser i lagen om passagerarfartygs personlistor	55
6. Lag om ändring av 9 kap. 1 § i miljöskyddslagen för sjöfarten.....	63

MOTIVERING

1 Bakgrund och beredning

1.1 Bakgrund

1.1.1 Beträktande av innehavare av person- eller godstrafiktillstånd som riskföretag

Europeiska kommissionen inledde den 31 maj 2017 en rad åtgärder för att reformera transporter och rörlighet i Europeiska unionen genom att offentliggöra meddelandet COM(2017) 283 final "Europa på väg – En agenda för en socialt rättvis övergång till ren, konkurrenskraftig och uppkopplad rörlighet för alla". Det tredelade paketet om yrkesmässiga vägtransporter, även kallat EU:s rörlighetspaket, var en del av projektet "Europa på väg", där den första delen bestod av sociala bestämmelser och marknadsbestämmelser som gäller vägtransporter. Endast den första delen av EU:s rörlighetspaket godkändes till slut som ett paket. De förordningar och direktiv som gäller sociala bestämmelser och marknadsbestämmelser genomfördes nationellt genom de lagar som ingick i regeringens proposition RP 194/2021 rd.

Bestämmelserna om betraktande av innehavare av person- eller godstrafiktillstånd som riskföretag ändrades genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1055 om ändring av förordningarna (EG) nr 1071/2009, (EG) nr 1072/2009 och (EU) nr 1024/2012 i syfte att anpassa dem till utvecklingen inom vägtransportsektorn. Kommissionen antog den 2 maj 2022 en genomförandeförordning med anknytning till företags riskvärdering, nämligen genomförandeförordning (EU) 2022/694 om ändring av förordning (EU) 2016/403 vad gäller nya allvarliga överträdelser av unionens regler vilka kan leda till att en vägtransportoperatör förlorar sitt goda anseende, samt genomförandeförordning (EU) 2022/695 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG vad gäller den gemensamma formeln för beräkning av ett transportföretags riskvärdering. Med stöd av ovannämnda genomförandeförordningar kan den behöriga myndigheten beräkna ett företags riskvärdering.

1.1.2 Användning av fordon hyrda utan förare för godstrafik på väg

Förslaget om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/1/EG om användning av fordon hyrda utan förare för godstransporter på väg är ett av flera förslag avseende vägtransportsektorn som kommissionen lade fram 2017. Förslaget lades emellertid åt sidan så att man kunde nå samförstånd om de övriga initiativen i rörlighetspaketet. Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/738 om ändring av direktiv 2006/1/EG om användning av fordon hyrda utan förare för godstransporter på väg antogs våren 2022. Direktiv 2006/1/EG och direktiv (EU) 2022/738 har markerats som EU-lagstiftning av betydelse för EES, men direktiv (EU) 2022/738 granskas fortfarande av EES-staterna och har ännu inte godkänts slutgiltigt.

1.1.3 Direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk

Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/106/EG har ändrats ett flertal gånger och i betydande omfattning. De många ändringarna ledde till att direktivet blev svårtolkat, varför man beslutade att kodifiera det. Europaparlamentets och rådets nya direktiv (EU) 2022/993 om minimikrav på utbildning för sjöfolk antogs den 8 juni 2022.

Utbildning och certifiering av sjöfolk regleras på internationell nivå genom Internationella sjöfartsorganisationens internationella konvention angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning från 1978 (STCW-konventionen), som var föremål för en omfattande

översyn vid en konferens för parterna i STCW-konventionen som hölls i Manila 2010. Ytterligare ändringar av STCW-konventionen antogs 2015 och 2016. Direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk införlivades i STCW-konventionen med unionsrätten. Alla medlemsstater har undertecknat STCW-konventionen, och ett harmoniserat genomförande av deras internationella åtaganden bör därför uppnås genom att unionens regler om utbildning och certifiering av sjöfolk anpassas till STCW-konventionen.

1.2 Beredning

1.2.1 Beträktande av innehavare av person- eller godstrafiktillstånd som riskföretag

Kommissionen antog den 31 maj 2017 ett förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av 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) och förordning (EG) nr 1072/2009 (om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg, nedan EU:s förordning om tillstånd för godstrafik) i syfte att anpassa dem till utvecklingar inom sektorn (COM(2017) 281 final). Senare antogs Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1054, Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1055 och Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2020/1057, vilka behandlar de initiativ till sociala bestämmelser och marknadsbestämmelser i fråga om yrkesmässiga vägtransporter som ingår i EU:s rörlighetspaket. De förordningar och direktiv som gäller sociala bestämmelser och marknadsbestämmelser genomfördes nationellt genom de lagar som ingår i regeringens proposition RP 194/2021 rd, som innehåller mer detaljerade uppgifter om beredningen i anslutning till ovan nämnda förordningar och direktiv. Det nationella genomförandet kompletteras nu med avseende på kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/694 av den 2 maj 2022 om ändring av kommissionens förordning (EU) 2016/403, med anknytning till riskvärdering av innehavare av person- eller godstrafiktillstånd, samt kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/695.

1.2.2 Användning av fordon hyrda utan förare för godstrafik på väg

Den 31 maj 2017 antog kommissionen ett förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2006/1/EG om användning av fordon hyrda utan förare för godstransporter på väg (COM(2017) 282 final). Först nästan fem år senare antogs utifrån initiativet om fordon hyrda för godstransporter på väg Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/738 om ändring av direktiv 2006/1/EG om användning av fordon hyrda utan förare för godstransporter på väg. Direktiv 2006/1/EG och direktiv (EU) 2022/738 har markerats som EU-lagstiftning av betydelse för EES, men direktiv (EU) 2022/738 granskas fortfarande av EES-staterna och har ännu inte godkänts slutgiltigt.

I samband med förslaget antogs och offentliggjordes ett arbetsdokument från kommissionens avdelningar (SWD/2017/0198 final - 2017/0113 (COD)) som gällde efterhandsutvärderingen av direktiv 2006/1/EG samt en utvärderingsrapport som utarbetats av en extern aktör 2015–2016. Enligt utvärderingsrapporten skulle målen i direktiv 2006/1/EG kunna uppnås effektivare om medlemsstaterna inte fick begränsa användningen av fordon hyrda för godstransporter inom vissa marknadssegment och på vissa villkor. På grund av de begränsningar som gäller gränsöverskridande hyring av godsfordon kan transportföretagen inte optimera användningen av sina fordon genom att flytta fordonen till de områden där de behövs mest. Enligt efterhandsutvärderingen minskar begränsningarna dessutom direktivets effekt eftersom de ökar kostnaderna för både transportföretagen och för uthyrnings- och leasingföretagen. Kostnader för myndigheterna bedöms uppstå åtminstone till följd av genomförandet och övervakningen. Enligt utvärderingen skulle kostnaderna vara små om det inte fanns några begränsningar. Den nuvarande möjligheten

till begränsningar ligger inte i linje med EU:s prioriteringar när det gäller att fördjupa den inre marknaden och främja användningen av säkrare, bränsleeffektiva och renare fordon.

I samband med efterhandsutvärderingen och konsekvensbedömningen strävade man efter att höra ett stort antal intressentgrupper. Som en del av efterhandsutvärderingen hölls riktade intervjuer med intressentgrupperna, varefter ett offentligt samråd om utvärderingen och konsekvensbedömningen publicerades på nätet 11.8–4.11.2016. Utifrån samrådet konstaterades det att intressentgrupperna inte ansåg det vara ett problem att det saknas EU-bestämmelser om hyrda bussar. Det finns inte något marknadssegment som är specialiserat på uthyrning av bussar, varför man övergav alternativet att utvidga direktivets tillämpningsområde till att omfatta användning av hyrda bussar, vilket även hade övervägts.

I kommissionens utvärdering gjordes en jämförelse av olika genomförandalternativ. Det första alternativet utgjordes av en situation där det är tillåtet att för egen räkning använda hyrda godsfordon i hela EU. Det andra alternativet som övervägdes var en situation där man tillåter användning av godsfordon när ett transportföretag som är etablerat i en medlemsstat har hyrt ett fordon i en annan medlemsstat för en viss tid (tre till fyra månader), till exempel på grund av en tillfällig eller säsongsmässig ökning av efterfrågan. Det tredje alternativet bestod av en kombination av de båda första alternativen. Det fjärde alternativet utgjordes av en situation där samma, eller åtminstone inte mer begränsande, bestämmelser införs för användningen av hyrda fordon som de bestämmelser som gäller för användningen av fordon som företagen äger.

Enligt kommissionens utvärdering är det mest effektiva alternativet en kombination där man beaktar alla noterade problem, utan att gå längre än nödvändigt. På så sätt vill man framför allt hitta en lösning på problemet med fragmenterade bestämmelser om användningen av hyrda fordon. I alternativet i fråga skulle medlemsstaternas olika bestämmelser förbli i kraft till den del de inte missgynnar hyrda fordon jämfört med fordon som ägs av transportföretagen, till exempel vad gäller kraven på att ett fordon som köpts eller hyrts i en annan medlemsstat ska registreras på nytt. Ansvarigt utskott i Europaparlamentet var utskottet för transport och turism (TRAN), och till föredragande utsågs parlamentsledamot Cláudia Monteiro de Aguiar (EPP, PT). Utkastet till betänkande lades fram för TRAN-utskottet den 20 december 2017, och den 14 juni 2018 gav utskottet sitt samtycke till att trepartssamtal inleddes. Europaparlamentets ståndpunkt antogs vid plenarsammanträdet den 15 januari 2019.

Rådets arbetsgrupp för landtransporter inledde behandlingen av lagstiftningsförslaget i juli 2017. Det portugisiska ordförandeskapet meddelade vid transportministrarnas sammanträde den 7 juni 2018 att man inte hade lyckats nå samförstånd i frågan trots talrika förhandlingar. Man beslutade därför att tills vidare avvakta med förslaget om användning av fordon hyrda utan förare för godstransporter på väg så att man kunde nå samförstånd om de övriga initiativen i rörlighetspaketet.

Behandlingen av förslaget fortsatte i arbetsgruppen för landtransporter, och förutom under Portugals ordförandeskap diskuterades förslaget även under Maltas, Estlands, Bulgariens, Rumäniens och Kroatens ordförandeskap. Rådets allmänna riktlinje antogs slutligen av transportrådet den 3 juni 2021. Rådet antog en politisk överenskommelse den 12 november 2021. TRAN-utskottet vid Europaparlamentet antog en överenskommelse den 15 november 2021. Rådet antog sin ståndpunkt vid den första behandlingen den 20 december 2021. TRAN-utskottet godkände förslaget vid den andra behandlingen den 3 mars 2022, och den 5 april 2022 röstade Europaparlamentet för förslaget i plenum. Rättsakterna offentliggjordes den 16 maj 2022 i Europeiska unionens officiella tidning (L 137).

Riksdagen informerades den 5 juli 2017 genom en U-skrivelse (U 40/2017 rd) och den 17 april 2018 genom en kompletterande U-skrivelse (UK 8/2018) om kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av EU:s förordning om trafikidkare och EU:s förordning om tillstånd för godstrafik i syfte att anpassa dem till utvecklingar inom sektorn och om Europeiska kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2006/1/EG om användning av fordon hyrda utan förare för godstransporter på väg. Dessutom lades ett flertal faktagromemorior om ärendet fram för riksdagen i samband med beredningen i rådet för transport, telekommunikation och energi. Riksdagens ståndpunkt godkändes i stora utskottet den 1 juni 2018 utifrån kommunikationsutskottets utlåtande (KoUU 16/2017 rd). När behandlingen av ärendet slutligen fortsatte 2021 informerades riksdagen om behandlingsskedet genom en kompletterande U-skrivelse (UK 8/2021 rd) den 4 maj 2021.

År 2017 behandlades U-skrivelsen (U 40/2017 rd) genom skriftligt förfarande i trafiksektionen (EU22), som lyder under kommittén för EU-ärenden. Dessutom presenterades förslaget till ändring av direktivet för intressentgrupperna år 2017 under ett diskussionsmöte som ordnades av kommunikationsministeriet och ett informationsmöte som ordnades av Transport- och kommunikationsverket. Material som behandlar den lägesrapport som presenterades för medlemsstaterna i rådet för transport, telekommunikation och energi den 6–7 juni 2019 behandlades under ett sammanträde i trafiksektionen den 22 maj 2019, och MINVA-paketet sändes till riksdagens stora utskott den 29 maj 2019. Utkastet till kompletterande U-skrivelse behandlades genom skriftligt förfarande i trafiksektionen den 7–10 maj 2021.

Finland ansåg att kommissionens förslag var godtagbart. Den fordonsskatt som tas ut i Finland kan medföra en snedvriddning av konkurrensen om ett fordon används i cabotagetrafik under en lång tid och fordonet hyrs i en sådan medlemsstat där skatten är betydligt lägre. Finland ansåg därför att den föreslagna begränsningen av användningen av hyrda fordon till högst fyra månader per kalenderår för utländska fordons del är behövlig.

För den nationella bedömningen av regleringsbehovet utarbetade beredarna vid kommunikationsministeriet en bedömningspromemoria om användningen av fordon hyrda utan förare i Finland, där man gick igenom innehållet i direktivet och de kommande ändringarna samt bedömde behovet av att ändra den nationella lagstiftningen. En begäran om utlåtande skickades till sammanlagt 19 instanser. Bedömningspromemorian publicerades i tjänsten utlåtande.fi och remisstiden var 18.5.2022–8.6.2022. Inom utsatt tid inkom sammanlagt åtta utlåtanden om bedömningspromemorian, och de användes i den fortsatta beredningen. Utlåtandena stödde i huvudsak de genomförandealternativ som föreslogs i promemorian. Mot bakgrund av de kommentarer som framfördes fästes vid den fortsatta beredningen uppmärksamhet vid specialmotiveringen, behovet av noga avgränsade bestämmelser och konsekvensbedömningen.

Ändringar i sjöfartslagstiftningen

Europeiska kommissionen lade den 18 november 2020 fram ett förslag till ett nytt direktiv om minimikrav på utbildning för sjöfolk. Kommunikationsministeriet överlämnade en skrivelse om ärendet (U 50/2018 rd) till riksdagen den 15 december 2020.

Vid beredningen av EU-rättsakten har fokus legat på att förtydliga direktivet, förenhetliga begreppen och göra en teknisk uppdatering. Vid beredningen konstaterades det att sakinnehållet i direktivet inte har ändrats.

Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/993 om minimikrav på utbildning för sjöfolk antogs den 8 juni 2022.

Regeringens proposition har beretts vid kommunikationsministeriet i samarbete med Transport- och kommunikationsverket. Utkastet till regeringens proposition var på remiss 7.9.2022–28.9.2022. Sammanlagt 15 utlåtanden lämnades in. De inkomna utlåtandena och ett sammandrag av dem är offentligt tillgängliga i statsrådets tjänst för projektinformation på adressen <https://valtioneuvosto.fi/sv/projektet?tunnus=LVM026:00/2022>.

Lagförslagen om ändring av lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (1686/2009) och lagen om passagerarfartygs personlistor (1038/2009), om en delvis ändring av lagen om tillsyn över fartygssäkerheten (370/1995) samt om ändring av miljöskyddslagen (1672/2009) för sjöfarten bereddes som en del av reformen av lagen om fartygstrafikservice (623/2005). Propositionen om lagen om fartygstrafikservice kommer emellertid inte att läggas fram under innevarande sessionsperiod, varför de anknytande lagförslagen har inkluderats i denna proposition. Ett sammandrag av utlåtandena om propositionen är offentligt tillgängligt i statsrådets tjänst för projektinformation på adressen <https://valtioneuvosto.fi/sv/projektet?tunnus=LVM018:00/2021>.

2 Syfte och huvudsakligt innehåll

2.1 EU-rättsaktens målsättning och huvudsakliga innehåll

2.1.1 Beträktande av innehavare av person- eller godstrafiktillstånd som riskföretag

Bestämmelserna om betraktande av innehavare av person- eller godstrafiktillstånd som riskföretag ändrades genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1055. De ändringar som gällde betraktande som riskföretag hänförde sig till EU:s förordning om trafikidkare.

I artikel 12.1 i EU:s förordning om trafikidkare föreskrivs det om kontroller av riskföretag. Enligt punkten ska de behöriga myndigheterna kontrollera att de företag som beviljats tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik fortlöpande uppfyller kraven i artikel 3 i förordningen. Medlemsstaterna ska därför genomföra kontroller, vid behov även på företagets driftsställe, inriktade på företag med högre risk. För detta ändamål ska medlemsstaterna utvidga det riskvärderingssystem som de har inrättat enligt direktiv 2006/22/EG om minimivillkor för genomförande av förordningarna (EG) nr 561/2006 och (EU) nr 165/2014 och direktiv 2002/15/EG vad gäller sociallagstiftning på vägtransportområdet samt om upphävande av rådets direktiv 88/599/EEG, nedan övervakningsdirektivet avseende social lagstiftning på vägtransportområdet. Enligt artikel 9 i övervakningsdirektivet avseende social lagstiftning på vägtransportområdet ska riskvärderingssystemet gälla alla överträdelse som avses i artikel 6 i EU:s förordning om trafikidkare. Kommissionen antog den 2 maj 2022 genomförandeförordning (EU) 2022/694 om ändring av förordning (EU) 2016/403 vad gäller nya allvarliga överträdelse av unionens regler vilka kan leda till att en vägtransportoperatör förlorar sitt goda anseende, med stöd av vilken en myndighet kan beräkna ett företags riskvärdering, samt genomförandeförordning (EU) 2022/695 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG vad gäller den gemensamma formeln för beräkning av ett transportföretags riskvärdering.

2.1.2 Användning av fordon hyrda utan förare för godstrafik på väg

Syftet med direktiv (EU) 2022/738 är att minska den administrativa bördan för företag och att för transportföretagen säkerställa ett jämlikt tillträde inom EU till marknaden för fordon hyrda utan förare för godstrafik.

Enligt direktiv (EU) 2022/738 ska det i fortsättningen gå smidigare att inom tillståndspliktig godstrafik på väg hyra fordon i en annan medlemsstat i Europeiska unionen. Varje medlemsstat

ska tillåta användning inom sitt territorium av fordon som har hyrts av företag som är etablerade på en annan medlemsstats territorium, under följande förutsättningar: Fordonet är registrerat eller satt i trafik i enlighet med lagstiftningen i en medlemsstat och används, i tillämpliga fall, i enlighet med EU:s förordning om trafikidkare och EU:s förordning om tillstånd för godstrafik. Medlemsstaterna ska vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att företag som är etablerade på deras respektive territorier får använda hyrda fordon för godstransport på väg på samma villkor som fordon ägda av dessa företag, förutsatt att villkoren i artikel 2 i direktiv 2006/1/EG är uppfyllda.

Direktiv (EU) 2022/738 ger medlemsstaterna en bred möjlighet att tillåta eller begränsa användningen av hyrda fordon i yrkesmässig godstrafik. Minsta tillåtna användningsperiod för ett fordon som hyrts i en annan EU-medlemsstat ska i fortsättningen vara minst två på varandra följande månader under ett kalenderår. I det fallet får medlemsstaten dock kräva att hyresavtalet inte löper längre än den tidsfrist som medlemsstaten har fastställt. Dessutom kan medlemsstaten kräva att det hyrda fordonet registreras i enlighet med dess nationella registreringsregler efter en period på minst 30 dagar, varvid medlemsstaten får kräva att hyresavtalet inte löper längre än den användningsperiod som föregår registreringskravet. Utöver att en medlemsstat ska tillåta att sådana hyrda fordon används under två på varandra följande månader kan medlemsstaten begränsa antalet hyrda fordon till högst 25 procent av fordonsparken av motordrivna fordon som registrerats för tillståndspliktig godstrafik. Om ett företags hela motordrivna fordonspark består av fler än ett men färre än fyra fordon får företaget använda minst ett sådant fordon. Medlemsstaterna får begränsa användningen av sådana hyrda fordon vid transporter för företagets egen räkning. Dessutom ska transportföretaget meddela det hyrda fordonets registrerings-tecken till det nationella elektroniska register som avses i artikel 16 i EU:s förordning om trafikidkare.

Enligt artikel 1.3 i direktiv (EU) 2022/738 ska EU-medlemsstaternas behöriga myndigheter ha ett nära samarbete och snabbt bistå varandra och tillhandahålla varandra all information som är relevant för att främja genomförandet och efterlevnaden av direktivet. Medlemsstaterna ska säkerställa att den information som har överförs till dem i enlighet med nämnda artikel endast används i det eller de ärenden som den har begärts för. Behandling av personuppgifter ska utföras endast i syfte att efterleva direktivet, och behandlingen ska vara förenlig med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679.

De bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa direktiv (EU) 2022/738 ska sättas i kraft senast den 6 augusti 2023.

2.1.3 Direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk

Genom direktiv (EU) 2022/993 om minimikrav på utbildning av sjöfolk eftersträvas en hög nivå av sjösäkerhet och skydd av den marina nivån samt en ytterligare förbättring av denna nivå. Att upprätthålla och förbättra kompetensnivån hos sjöfolket är ett viktigt sätt att uppnå detta mål. Sjöfartsexpertis av hög kvalitet inom unionens sjöfartssektor anses bidra till att förstärka unionens konkurrenskraft. Syftet med kodifieringen av direktivet om minimikrav på utbildning av sjöfolk är att skapa större klarhet i regleringen. Det nya direktivet består av det gamla direktivet och de ändringar som införts i det. Ändringarna är tekniska.

2.2 De nationella ändringsbehovens syfte och huvudsakliga innehåll

De övriga förslag avseende yrkeskvalifikationer inom sjöfarten som ingår i propositionen är ändringar av teknisk karaktär som syftar till att förtydliga och förenhetliga regleringen.

Ändringarna i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg syftar till att underlätta skeppsmätningen för finska fartygs del och till att trygga tillgången till krävande skeppsmätningar i framtiden. Genom de ändringar som föreslås kan Transport- och kommunikationsverket bestämma i vilken omfattning och när verket delegerar skeppsmätningen av finska fartyg och utfärdandet av mätbrev till erkända klassificeringssällskap. En detaljerad fördelning av detta arbete mellan Transport- och kommunikationsverket och ett erkänt klassificeringssällskap ska ingå i avtalen med klassificeringssällskapen.

Avsikten är inte att som princip befullmäktiga erkända klassificeringssällskap att utfärda internationella mätbrev för finska fartyg, men propositionen gör det möjligt att i enskilda fall avtala om att ett erkänt klassificeringssällskap vid behov kan utfärda ett mätbrev för ett finskt fartyg. Mätbrev för Suez kanal och Panama kanal är inte baserade på internationella konventioner, utan på regler som utfärdats av respektive kanals kanalförvaltning. Därför kan även andra aktörer än en skeppsmätare som befullmäktigats av Transport- och kommunikationsverket fastställa finska fartygs dräktighet för mätbrev för dessa kanaler. Finska fartygs mätbrev för Suez kanal och Panama kanal behöver inte utfärdas av Transport- och kommunikationsverket.

Syftet med ändringarna i lagen om passagerarfartygs personlistor är att upphäva de bestämmelser som inte längre behövs när övergångsperioden enligt direktivet löper ut.

Ändringarna i miljöskyddslagen för sjöfarten syftar till att ändra lagen så att den motsvarar bestämmelserna i direktivet om fartygsavfall ((EU) 2019/883). Lagen kompletteras med en skyldighet att ordna utbildning om avfallshantering i hamnar. Till lagen fogas ett nytt moment enligt vilket hamninnehavaren ska ordna behövlig utbildning för hamnpersonalen, så att den förvärvat och upprätthåller väsentlig och uppdaterad kunskap för sina uppgifter. Vid utbildningen ska det särskilt tas hänsyn till eventuell hantering av farliga ämnen i hamnen. Det nya momentet motsvarar bestämmelserna i direktivet om fartygsavfall.

3 Nuläge och bedömning av nuläget

3.1 Beträktande av innehavare av person- eller godstrafiktillstånd som riskföretag samt avsaknad av förartillstånd

Bestämmelser om grunderna för riskvärdering finns i 13 § i lagen om transportservice (320/2017), där det fastställs på vilka grunder en innehavare av person- eller godstrafiktillstånd ska betraktas som ett riskföretag och när grunderna för detta upphör. Transport- och kommunikationsverket har redan med stöd av 235 § i lagen om transportservice utsetts till den nationella kontaktpunkt för utbyte av information i ERRU som avses i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2016/480, och har därmed ansvar för utbytet av informationen i fråga med andra medlemsstater. I 3 § 3 mom. i statsrådets förordning om övervakning av den sociala lagstiftningen om vägtransporter och om arbetsfördelningen mellan myndigheterna (276/2022) föreskrivs det att Transport- och kommunikationsverket svarar för riskvärderingssystemet för företag och för meddelande av de uppgifter i fråga om riskvärderingen som behövs för övervakningen.

I 5 § 4 mom. i lagen om transportservice föreskrivs det om beviljande av förartillstånd. Enligt momentet beviljar Transport- och kommunikationsverket det förartillstånd som avses i artikel 5 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik. De inhemska transportföretagen innehar cirka 700 gällande förartillstånd. En person som kör godstransporter på väg enligt EU:s förordning om tillstånd för godstrafik ska utöver gemenskapstillståndet även ha ett förartillstånd om föraren är medborgare i ett tredjeland. Enligt artikel 5 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik ska förartillstånd utfärdas till transportföretag. Med hjälp av förartillstånden kan man övervaka att

förare från tredjeländer har en laglig anställning och står till förfogande för det transportföretag som ansvarar för en viss transport. Enligt artikel 6 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik ska de behöriga myndigheterna i etableringsmedlemsstaten genom regelbundna kontroller av förartillstånden övervaka att de villkor för utfärdande av förartillstånd som avses i artikel 5.1 i förordningen fortfarande uppfylls.

Enligt 200 § 1 och 2 mom. i lagen om transportservice har en polis-, tull- och gränsbevakningsman enligt EU:s förordning om tillstånd för godstrafik rätt att granska de dokument som krävs för transport enligt den lagen och enligt de EU-förordningar som gäller verksamhet som avses i den lagen, om informationen inte kan fås genom en teknisk anslutning eller på annat sätt elektroniskt. En polis-, tull- och gränsbevakningsman får 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.

I lagen om föreläggande av böter och ordningsbot (754/2010) föreskrivs det om föreläggande av bötesstraff. Enligt 3 § i lagen utfärdas bötesyrkande, straffyrkande eller bötesföreläggande av en polisman. En ordningsbot föreläggs av en polisman eller åklagaren. Straffföreläggande utfärdas av åklagaren. I fråga om en tullmans och gränsbevakningsmans behörighet att utfärda ett bötesyrkande, bötesföreläggande, ordningsbotsföreläggande och straffyrkande föreskrivs särskilt. I 2 kap. 7 § i lagen om brottsbekämpning inom Tullen (623/2015) föreskrivs det om en tullmans behörighet att utfärda bötesföreläggande, ordningsbotsföreläggande och bötesyrkande, medan det i 11 § i lagen om brottsbekämpning inom Gränsbevakningsväsendet (108/2018) föreskrivs om en gränsbevakningsmans behörighet i fråga om brottsbekämpning. En tullman och gränsbevakningsman får utfärda bötesförelägganden, ordningsbotsförelägganden, bötesyrkanden och straffyrkanden med iakttagande av lagen om föreläggande av böter och ordningsbot.

3.2 Användning av fordon hyrda utan förare för godstrafik på väg

Enligt 3 § i lagen om transportservice finns det i 3 kap. i nämnda lag bestämmelser om rätten att med fordon som är registrerade någon annanstans än i Finland eller med fordon som ett företag som är etablerat i en annan medlemsstat 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. Enligt 17 § i lagen ska innehavare av godstrafiktillstånd eller sådana tjänsteleverantörer som avses i 16 § se till att de motordrivna fordon som de använder i trafik är registrerade i tillståndsmyndighetens trafik- och transportregister som avses i 216 § och att tillståndspliktig användning har angetts som fordonens 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 har införts i trafik- och transportregistret. Enligt 19 § får en i utlandet registrerad lastbil eller tung släpvagn användas i Finland med stöd av transporttillstånd för internationell trafik. Enligt 20 § ska fordon som är registrerade utomlands eller som hyrs i Finland av utländska företag för transporter som avses i 3 § ha transporttillstånd från Transport- och kommunikationsverket, transporttillstånd från International Transport Forum eller tillstånd enligt Europeiska unionens rättsakter, om inte något annat följer av internationella överenskommelser eller unionslagstiftningen. I EU:s förordning om trafikidkare och EU:s förordning om tillstånd för godstrafik föreskrivs det om tillstånd enligt Europeiska unionens rättsakter.

I direktiv 2006/1/EG föreskrivs det att varje EU-medlemsstat för trafik mellan medlemsstater ska tillåta användning på sitt territorium av fordon, hyrda av företag som är registrerade på en annan medlemsstats territorium, förutsatt att fordonet är registrerat eller satt i trafik i enlighet med den sistnämnda medlemsstatens lagstiftning. Dessutom ska fordonet användas i enlighet med EU:s förordning om trafikidkare och EU:s förordning om tillstånd för godstrafik. Enligt

artikel 2 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik avses med fordon ett motorfordon som är registrerat i en medlemsstat eller ett fordonståg där åtminstone motorfordonet är registrerat i en medlemsstat, om motorfordonet eller fordonståget uteslutande används för godstransporter. Hyresavtalet får endast avse hyra av fordon utan förare och får inte vara förenat med något serviceavtal med samma företag som omfattar förar- eller följepersonal. Det hyrda fordonet ska under hyresavtalets giltighetstid uteslutande stå till företagets förfogande och det får endast köras av personal hos det företag som använder det. Med ett sådant hyrt fordon avses i praktiken ett motordrivet fordon som är avsett uteslutande för godstransporter och som är en paketbil med en total vikt på över 2,5 ton eller en lastbil med en total vikt på över 3,5 ton.

För närvarande kan medlemsstaterna fastställa olika begränsningar för transportföretag när det gäller hyra av fordon. En medlemsstat kan exempelvis kräva att ett fordon som är registrerat i en annan medlemsstat omedelbart registreras i medlemsstaten. Enligt villkoren i artikel 5 i EU:s förordning om trafikidkare ska ett företag i etableringsmedlemsstaten effektivt och kontinuerligt med lämplig utrustning och lämpliga lokaler bedriva sin administrativa och kommersiella verksamhet vid ett driftscentrum som är beläget i den medlemsstaten. Dessutom ska företaget effektivt och kontinuerligt leda sin transportverksamhet och använda fordon med hjälp av lämplig teknisk utrustning som är belägen i den medlemsstaten. Företaget ska i etableringsmedlemsstaten fortlöpande och regelbundet förfoga över ett antal fordon samt förare som normalt är stationerade vid ett driftscentrum i den medlemsstaten, i båda fallen i ett antal som står i proportion till företagets transportvolym. Företaget ska i etableringsmedlemsstaten, i egenskap av ägare eller till exempel i kraft av hyrköps-, hyres- eller leasingavtal, förfoga över ett eller flera fordon som är registrerade eller tagna i bruk och godkända för användning i enlighet med den medlemsstatens lagstiftning.

För närvarande kan medlemsstaterna även begränsa användningen av hyrda fordon på över 6 ton som företagen använder för egen räkning. De kan även inom sitt eget område begränsa användningen av fordon som transportföretaget har hyrt utanför etableringsstaten. Om användningen av sådana fordon begränsas eller tillåts i vissa EU-medlemsstater, men inte i alla, kan det medföra en fragmentering av lagstiftningen och rättsosäkerhet i EU. Enligt artikel 2 i EU:s förordning om trafikidkare avses med yrkesmässigt bedrivande av godstransporter på väg verksamhet som bedrivs av ett företag som med motorfordon eller fordonskombinationer transporterar gods för annans räkning. Enligt artikel 1.5 i EU:s förordning om trafikidkare får medlemsstaterna undanta från tillämpningen av bestämmelserna sådana vägtransportföretag som uteslutande bedriver nationella transporter med endast föga inverkan på transportmarknaden på grund av det transporterade godsets karaktär eller det korta transportavståndet. Enligt artikel 1.5 i EU:s förordning om trafikidkare ska – vid tillämpning av undantaget på grund av det korta transportavståndet – alla vägtransporter, utom transporter mot betalning eller annan ersättning för vilka ingen direkt eller indirekt ersättning mottas och som inte direkt eller indirekt genererar någon inkomst för fordonets förare eller för någon annan och som saknar koppling till yrkesmässig verksamhet, anses som transporter i icke-kommersiellt syfte. I statsrådets förordning om kommersiell godstrafik som utan trafik tillstånd ska tillåtas på väg (274/2018) föreskrivs det om transportverksamhet som är befriad från tillståndskravet i fråga. Finland har inte begränsat användningen av hyrda fordon vid transporter som sker för egen räkning.

I Finland har Transport- och kommunikationsverket krävt att innehavare av godstrafiktillstånd och sådana tjänsteleverantörer som avses i 16 § i lagen om transportservice ska registrera ett fordon som används i yrkesmässig trafik i trafik- och transportregistret i enlighet med 17 § i lagen om transportservice. På grund av etableringskravet för företag enligt artikel 5 i EU:s förordning om trafikidkare har ett företag som är etablerat i Finland inte i inrikes kommersiell godstrafik kunnat använda godsfordon som är registrerade utomlands.

Enligt 5 kap. 125 § i fordonslagen (82/2021) får för närvarande en person som är stadigvarande bosatt i Finland, om ingen bilskatt ska betalas för fordonet, här använda ett fordon registrerat i en EES-stat under 30 dagar efter det att fordonet införts till dess att fordonet registreras i Finland. Om det är fråga om ett fordon för vilket bilskatt ska betalas, får en person som är stadigvarande bosatt i Finland här använda ett fordon registrerat i en EES-stat i tre månader. I 126 § i fordonslagen föreskrivs det att en fysisk person som är stadigvarande bosatt i en sådan annan stat än Finland som har anslutit sig till den i Genève år 1949 ingångna konventionen rörande vägtrafik eller till den i Wien år 1968 ingångna konventionen om vägtrafik tillfälligt i Finland får använda ett för sitt eget behov infört fordon i kategori M1, N1, O1, O2 eller L eller en kategori som kan jämföras med dessa och som är registrerat i den fördragsslutande staten. Denna tid gäller högst ett år räknat från inresedagen. Man håller för närvarande på att ändra kravet i 125 § i fordonslagen genom regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av fordonslagen och till vissa lagar som har samband med den. Närmare information finns i statsrådets tjänst för projektinformation på adressen <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM011:00/2020>. I propositionen föreslås det att maximigränsen på 30 dagar för användning av ett fordon som har registrerats i en EES-stat ska höjas till tre månader, varvid en person som är bosatt i Finland kan använda ett hyrt motordrivet fordon som är registrerat i en annan EU-medlemsstat under två på varandra följande månader utan att fordonet behöver registreras i Finland. På motsvarande sätt föreslås det en ändring av 126 § i fordonslagen, enligt vilken en fysisk person som är stadigvarande bosatt i en sådan annan stat än Finland som har anslutit sig till den i Genève år 1949 ingångna konventionen rörande vägtrafik eller till den i Wien år 1968 ingångna konventionen om vägtrafik då personen i fråga tillfälligt vistas i Finland får använda ett infört fordon som är registrerat i den fördragsslutande staten i högst ett år från inresedagen utan att det egna behovet definieras.

Enligt 6 kap. 38 § i fordonsskattelagen (1281/2003) ska för sådana fordon med annan drivkälla än motorbensin samt lastbilsläpvagnar som är registrerade utomlands och som införts till Finland för tillfälligt bruk i fordonsskatt betalas fast skatt för varje dygn som fordonet används i Finland. Enligt 38 § anses fordonet ha använts i Finland från det dygn då det fördes in på finskt territorium till utgången av det dygn då det fördes ut från finskt territorium. Därtill upp bärs konsumtionsskatt på grundval av den sträcka som körts i Finland. Enligt 44 § i fordonsskattelagen är dock fordon som är registrerade i en medlemsstat i Europeiska unionen befriade från fast skatt och konsumtionsskatt. Fritt från fast skatt är dessutom ett utomlands registrerat motorfordon vars registreringsland tillträtt den konvention rörande beskattning av fordon som används vid internationell godsbefordran som trädde i kraft genom förordningen av den 10 februari 1967 (106/1967), och vilket fordon används tillfälligt i Finland enligt de villkor som nämns i vederbörande konvention och inom gränserna för den. Fria från i 38 § i fordonsskattelagen föreskrivna skatter är med stöd av en överenskommelse med en främmande stat under villkor av ömsesidighet sådana utomlands registrerade paketbilar, lastbilar, bussar och lastbilsläpvagnar som tillfälligt används i Finland. Skattefriheten beviljas för en lika lång tid som ett i Finland registrerat fordon beviljas motsvarande förmån i den främmande staten, dock för högst ett år efter införseln. Fordonsskattelagen anses därmed inte omfatta motordrivna fordon som har hyrts i en annan EU-medlemsstat och som används för godstransporter på väg.

I 1 § i bilskattelagen (777/2020) föreskrivs det om bilskatt för paketbilar i kategori N1. Enligt samma paragraf omfattas inte lastbilar av bilskattelagen. Enligt 2 § i bilskattelagen avses med ibruktagande att ett fordon används i trafik inom finskt territorium även om det inte är registrerat i Finland. Ett fordon anses ha tagits i skattepliktigt bruk i Finland, om det inte enbart används skattefritt på det sätt som föreskrivs i 6 kap. Även användning i trafik i Finland av en paketbil som hör till kategori N1, och som enligt det tillägg som föreslås i 17 § i lagen om transportservice får användas för tillståndspliktig godstrafik i Finland, utgör ibruktagande av fordon enligt bilskattelagen, och skyldighet att betala skatt uppkommer senast den dag som paketbilen börjar

användas. Enligt 5 § 2 mom. i bilskattelagen är, för fordon som tagits i bruk före registrering, den skattskyldige den som tagit i bruk fordonet, det vill säga i detta fall den som hyr fordonet. När ett fordon används i Finland på basis av ett tidsbundet hyresavtal kan den skattskyldige, när förutsättningarna uppfylls, beviljas ett avdrag från bilskatten som motsvarar återbäringen vid utförelse. Därmed behöver den skattskyldige endast betala den del av skatten som står i proportion till den tid som fordonet har använts i Finland. Den skattskyldige ska lämna in en skattedeclaration för beskattningen. Dessutom ska den som tar i bruk ett fordon göra en anmälan om ibruktagandet till Skatteförvaltningen innan fordonet tas i bruk. Utöver en bestämmelse om avdrag som ska beviljas på basis av användning baserad på ett tidsbundet hyresavtal innehåller bilskattelagen även en bestämmelse om avdrag som, om villkoren uppfylls, kan beviljas vid beskattningen av ett fordon som för första gången tas i bruk i Finland, om fordonet inte kommer att registreras i trafik- och transportregistret i Finland. Den bilskatt som påförs den som tar i bruk ett fordon kan därmed anpassas till fordonets användningstid i Finland med stöd av 28 § eller 31 och 32 § i bilskattelagen, förutsatt att de villkor som föreskrivs i lagen uppfylls.

3.3 Ändringar i sjöfartslagstiftningen

3.3.1 Krav avseende yrkeskvalifikationer för fartygspersonal

Bestämmelser om behörighetskrav för fartygspersonal ingår i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten, lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg och lagen om transportservice. Lagarna innehåller även hänvisningar till direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk, vilka ska uppdateras så att de motsvarar det nya direktivet. Även andra tekniska ändringar behöver göras i lagarna, i syfte att förtydliga och förenhetliga lagstiftningen.

3.3.2 Lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg

I 7 kap. i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg, nedan lagen om fartygssäkerhet, föreskrivs det om skeppsmätning. Enligt 64 § i lagen om fartygssäkerhet utförs skeppsmätning av finska fartyg av Transport- och kommunikationsverket eller av skeppsmätare som utsetts av Transport- och kommunikationsverket och som inte är anställda hos Transport- och kommunikationsverket, nedan utsedd skeppsmätare. Enligt 67 § utfärdar Transport- och kommunikationsverket på basis av skeppsmätningen för fartyget ett måtbrev enligt skeppsmätningkonventionen. Enligt 71 § i lagen om fartygssäkerhet kan Transport- och kommunikationsverket dessutom på begäran av redären eller fartygets befälhavare för ett finskt fartyg utfärda ett måtbrev på engelska för Suez kanal eller för Panama kanal.

Transport- och kommunikationsverket har för närvarande ingått avtal med sju erkända klassificeringssällskap (American Bureau of Shipping, Bureau Veritas, DNV, Lloyd's Register, RINA Services S.p.A., Russian Maritime Register of Shipping och Nippon Kaiji Kyokai). De erkända klassificeringssällskapen har i Finland bemyndigats att utföra besiktningar av fartyg, att godkänna planering i anslutning till besiktningarna och att utfärda ett flertal säkerhetscertifikat. Finland har däremot inte bemyndigat klassificeringssällskapen att utföra skeppsmätningar av finska fartyg eller utfärda internationella måtbrev.

Ett flertal stater har bemyndigat erkända klassificeringssällskap att för deras räkning utföra skeppsmätningar och utfärda internationella måtbrev. I samband med att nya finska fartyg byggs utomlands uppstår ofta frågan om huruvida ett klassificeringssällskap kan utföra skeppsmätningen.

3.3.3 Lagen om tillsyn över fartygssäkerheten

I lagen om tillsyn över fartygssäkerheten föreskrivs det om tillsynen över efterlevnaden av stadganden och bestämmelser som gäller fartygssäkerhet. I samband med Europeiska sjösäkerhetsbyråns revision våren 2021 upptäcktes ett litet fel i lagens bestämmelse om undantag när det gäller inspektioner, och detta fel korrigeras genom denna proposition.

3.3.4 Lagen om passagerarfartygs personlistor

Lagen om passagerarfartygs personlistor trädde i kraft 2010. Genom lagen uppfylldes kravet enligt grundlagen om att det ska föreskrivas på lagnivå om passagerarfartygs personlistor. Samtidigt preciserades bestämmelserna om registrering av personuppgifter i enlighet med kraven i personuppgiftslagen (523/1999). I samband med detta genomfördes också direktivet om registrering av personer på passagerarfartyg som ankommer till eller avgår från hamnar i gemenskapens medlemsstater. Direktivet hade tidigare genomförts genom statsrådets förordning om passagerarfartygs personlistor, som upphävdes.

Genom Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/2109 om ändring av rådets direktiv 98/41/EG om registrering av personer som färdas ombord på passagerarfartyg som ankommer till eller avgår från hamnar i gemenskapens medlemsstater och av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/65/EU om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i medlemsstaterna fick de behöriga myndigheterna effektivare och snabbare tillgång till passageraruppgifter. Genom direktivet uppdaterades och preciserades dessutom ett antal definitioner i samband med registrering av passagerare, och de krav som gällde företags system för passagerarregistrering slopades.

Ovannämnda direktiv gav medlemsstaterna möjlighet att tillämpa en övergångsperiod på sex år under vilken de får använda det gällande systemet för att meddela information. Övergångsperioden började den 20 december 2017 och löper således ut den 21 december 2023. Övergångsperioden infördes genom lagen om ändring av lagen om passagerarfartygs personlistor (171/2019) för att det ska finnas tillräckligt med tid för att genomföra de systemändringar som gäller meddelande av information.

3.3.5 Miljöskyddslagen för sjöfarten

Genom de ändringar som infördes i miljöskyddslagen för sjöfarten genom lag (669/2021) genomfördes på nationell nivå Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/883 om mottagningsanordningar i hamn för avlämning av avfall från fartyg, om ändring av direktiv 2010/65/EU och upphävande av direktiv 2000/59/EG (nedan direktivet om fartygsavfall). Efter det att ändringarna hade trätt i kraft framkom det att lagen behövde kompletteras med ett utbildningskrav enligt direktivet.

4 Förslagen och deras konsekvenser

4.1 De viktigaste förslagen

4.1.1 Beträktande av innehavare av person- eller godstrafiktillstånd som riskföretag samt avsaknad av förartillstånd

Det föreslås att 13 § i lagen om transportservice ändras så att den motsvarar de nya krav i EU-lagstiftningen som gäller företags riskvärdering. I förslaget till paragraf hänvisas det direkt till

EU:s förordning om trafikidkare, kommissionens förordning (EU) 2016/403 och kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/695.

I 262 § i lagen om transportservice föreslås det en straffbestämmelse som gäller innehavaren av godstrafiktillstånd då denna har försummat att inhämta ett förartillstånd, och i 268 § föreslås det en avgiftspåföljd för föraren då det förartillstånd som ska medföras i fordonet saknas i samband med en kontroll.

4.1.2 Användning av fordon hyrda utan förare för godstrafik på väg

I 17 § i lagen om transportservice föreslås ett tillägg genom vilket direktiv (EU) 2022/738 om ändring av direktiv 2006/1/EG om användning av fordon hyrda utan förare för godstransporter på väg genomförs. I fortsättningen ska fordon kunna hyras inom tillståndspliktig godstrafik på väg smidigare än nu i en annan medlemsstat i Europeiska unionen. Medlemsstaterna ges en bred möjlighet att tillåta eller begränsa användningen av hyrda fordon i yrkesmässig godstrafik. Finland föreslår att den maximala användningstiden för ett fordon som hyrts i en annan medlemsstat i Europeiska unionen ska vara två på varandra följande månader under ett kalenderår. De hyrda fordonens antal får per gång uppgå till högst 25 procent av fordonsparken av motordrivna fordon som registrerats för tillståndspliktig godstrafik. Trafikutövare ska meddela Transport- och kommunikationsverket de hyrda fordonens registreringstecken och hyresavtalets längd. Behövliga handlingar om villkoren för registrering och hyra av fordonet ska medföras i fordonet.

I 262 a § i lagen om transportservice föreslås det en straffbestämmelse enligt vilken för felaktig registrering av fordon som används i trafik kan dömas en innehavare av godstrafiktillstånd som inte har meddelat Transport- och kommunikationsverket registreringstecknet och hyresavtalets längd för ett motordrivet fordon som hyrts i en annan medlemsstat i Europeiska unionen. I 268 § i lagen föreslås det dessutom en avgiftspåföljd för föraren då de handlingar om registrering och hyra av fordon som visar att villkoren i artikel 2.1 a–d i direktiv 2006/1/EG är uppfyllda inte medförs i fordonet i samband med en kontroll.

4.1.3 Ändringar i sjöfartslagstiftningen

Lagen om tillsyn över fartygssäkerheten, lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg samt lagen om transportservice innehåller hänvisningar till direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk, och det föreslås att dessa uppdateras så att de motsvarar det nya direktivet. Rubriken för 13 § i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg ändras så att den motsvarar det redan tidigare ändrade innehållet.

Vidare föreslås det i propositionen ett antal snarast tekniska ändringar i lagen om fartygssäkerhet, lagen om tillsyn över fartygssäkerheten, lagen om passagerarfartygs personlistor och miljöskyddslagen för sjöfarten.

4.2 Huvudsakliga konsekvenser

4.2.1 Beträktande av innehavare av person- eller godstrafiktillstånd som riskföretag samt avsaknad av förartillstånd

De konsekvenser för företagets verksamhet som den föreslagna ändringen av 13 § i lagen om transportservice medför bedöms i stor utsträckning följa av EU:s förordning om trafikidkare och den formel för riskvärdering som ingår i den genomförandeförordning som utfärdats på basis av den förordningen. Det är mer sannolikt att företag med hög riskvärdering utsätts för omfattande företagskontroller än företag med låg riskvärdering. Ändringen av definitionen av

riskföretag påverkar företagets verksamhet genom att de riskvärderas enligt en formel som är gemensam för Europeiska unionen. Insamlingen och bearbetningen av riskvärderingsuppgifterna samt meddelandet av uppgifterna till andra behöriga myndigheter medför administrativt arbete och kostnader för informationssystemen, framför allt för Transport- och kommunikationsverket men även för kontrollmyndigheterna. I regeringens proposition 194/2021 rd behandlades närmare de kostnader som genomförandet av EU:s rörlighetspaket medför.

I enlighet med vad som förutsätts i den föreslagna ändringen av 13 § i lagen om transportservice samlar Transport- och kommunikationsverket in uppgifter om överträdelse, utifrån vilka verket gör en riskvärdering av företag samt ser till att behöriga myndigheter får de framtagna riskvärderingsuppgifterna så att de kan göra riskbaserade kontroller. Ett förbättrat informationsutbyte mellan myndigheterna effektiviserar övervakningen av transportföretagen på det sätt som förutsätts i EU:s rörlighetspaket.

Den föreslagna ändringen av 13 § i lagen om transportservice anses förbättra myndigheternas riskbaserade övervakning, vilket märks genom att kontrollerna riktas mot företag med hög riskvärdering. Detta torde förbättra den allmänna trafiksäkerheten samt minska den ekonomiska brottsligheten och den gråa ekonomin. Den föreslagna ändringen bedöms inte få några miljökonsekvenser.

De bestämmelser som föreslås i 262 och 268 § avseende försummelse av förartillstånd bedöms effektivisera och underlätta myndighetsövervakningen. Enligt artikel 6.2 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik ska de behöriga myndigheterna regelbundet kontrollera om villkoren för utfärdande av förartillstånd fortfarande uppfylls. Om avsaknaden av förartillstånd inte medför några påföljder i samband med en kontroll kan det leda till att transportföretagen systematiskt avstår från att inhämta förartillstånd. Med hjälp av förartillstånden kan man övervaka att förare från tredjeländer har en laglig anställning och står till förfogande för det transportföretag som ansvarar för en viss transport. Genom att göra avsaknaden av förartillstånd straffbar förväntas den osunda konkurrensen minska liksom förekomsten av sämre arbetsvillkor för utländska förare, vilket bedöms få positiva konsekvenser för såväl marknaden som arbetstagarnas rättigheter. Förslaget bedöms minska den gråa ekonomin. Förslaget om bötesstraff vid avsaknad av förartillstånd bedöms få negativa ekonomiska konsekvenser för de transportföretag som inte för sina förare från tredjeländer har inhämtat det förartillstånd som avses i artikel 5 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik. Den föreslagna ändringen bedöms inte få några miljökonsekvenser.

4.2.2 Användning av fordon hyrda utan förare för godstrafik på väg

Enligt kommissionens konsekvensanalys kommer den föreslagna lösningen att medföra att kostnaderna för EU:s transportföretag kommer att minska med sammanlagt 158 miljoner euro fram till 2030. I och med att transportföretagen i högre grad börjar använda hyrda fordon i stället för att själva äga fordonen beräknas deras verksamhetskostnader minska med cirka 2 procent. Dessutom förväntas detta medföra fördelar på cirka 81 miljoner euro för branschen för uthyrning och leasing av fordon, varvid den totala ekonomiska nyttan uppgår till cirka 240 miljoner euro årligen senast 2030. Dessutom skapas enligt bedömningen nästa 5 000 nya arbetsplatser inom branschen, varav 2 900 inom uthyrning och leasing av fordon och 1 700 inom godstransporter på väg.

Utifrån kommissionens konsekvensbedömning ansåg framför allt myndigheterna och fackföreningarnas företrädare att förslaget ökar risken för konkurrenstryck om begränsningarna avskaffas när det gäller användningen av hyrda fordon vid transporter för egen räkning. Under samrå-

det togs även eventuella problem i samband med övervakningen upp i det fall vissa EU-medlemsstater tillåter användning av hyrda fordon medan andra inte gör det i någon större utsträckning. De motiveringar som gällde begränsningen av användningen av fordon som hyrts i en annan EU-medlemsstat beaktades vid beredningen, medan de problem som gällde användningen av fordon för egen räkning inte ansågs tillräckligt väl motiverade.

Den föreslagna ändringen av 17 § i lagen om transportservice förväntas få positiva ekonomiska konsekvenser för de transportföretag som regelbundet kommer att använda godsfordon hyrda i en annan EU-medlemsstat. Olika skatter och andra kostnader som orsakas av motordrivna fordon är lägre i exempelvis de baltiska länderna än i Finland. Användningen av hyrda godsfordon bedöms få svaga positiva kostnadseffekter för företag med plötsliga och kortvariga behov av fordon. Däremot bedöms den föreslagna ändringen få negativa ekonomiska konsekvenser för inhemska återförsäljare av tunga fordon och finansieringsbolag, eftersom en ökning av användningen av fordon hyrda i en annan EU-medlemsstat minskar efterfrågan på motordrivna fordon som är registrerade i det egna landet. Detta kan också få negativa konsekvenser för uthyrningsbranschen, även om den tillåtna uthyrningstiden föreslås vara endast två på varandra följande månader. Enligt Statistikcentralen fanns det 2018–2020 i Finland 62–68 företag i branschen för uthyrning och leasing av lastbilar och andra tunga fordon. Branschens sammanlagda omsättning var 56,2–65,1 miljoner euro och sysselsättningen inom den motsvarade 90–120 årsverken årligen.

Enligt kommissionen kommer ändringarna i direktiv 2006/1/EG sannolikt att öka användningen av hyrda fordon inom godstrafiken i EU. Kommissionen framhåller att hyrda fordon ofta är nyare och mer miljövänliga än de fordon som vanligen använts inom godstrafiken, varför användningen av hyrda fordon anses främja uppnåendet av klimatmålen. Det föreslagna tillägget till 17 § i lagen om transportservice, genom vilket det blir tillåtet att i tillståndspliktig godstrafik använda fordon som hyrts i en annan EU-medlemsstat, torde i någon mån öka antalet nyare och mer miljövänliga fordon även i Finland. Det faktum att den som hyr en paketbil i en annan EU-medlemsstat blir skyldig att betala bilskatt bedöms dock göra det mindre attraktivt att hyra paketbil i en annan EU-medlemsstat, varför de totala konsekvenserna bedöms bli relativt små.

När det gäller bilskatt som ska betalas för en hyrd paketbil måste man först utreda det skattebelopp som ingår i värdet på ett likadant använt fordon på det sätt som föreskrivs i 13 § i bilskatte lagen. Om totalmassan för en ett år gammal paketbil är 3,5 ton, beskattningsvärdet 50 000 euro, CO₂-utsläppsvärdet 222 g/km och användningstiden i Finland två månader blir skattesatsen för en paketbil som omfattas av nedsatt skatt 33,9 procent. Från detta görs ett avdrag på 26,2 procent baserat på totalmassan enligt 11 § i lagen, varvid den nedsatta skattesatsen blir 7,7 procent och skattebeloppet 3 850 euro. När man från denna skatt gör ett avdrag enligt 28 § i lagen uppgår den skatt som påförs till minimibeloppet på fem procent enligt paragrafen, vilket i detta fall motsvarar 192,50 euro. Om det från skatten görs ett avdrag motsvarande återbäring vid utförsel enligt 31 § och man vid beräkningen tillämpar den minskning som föreskrivs i 18 § i lagen, uppgår den skatt som påförs till 76,62 euro. I detta fall ska fordonet dock avställas i Finland i enlighet med 32 § i lagen. I praktiken ska fordonet således registreras i Finland innan det exporteras tillbaka utomlands, vilket ökar de administrativa kostnaderna. Om inte förutsättningarna för någotdera avdragen uppfylls måste hela skatten betalas, det vill säga 3 850 euro.

Förslaget till ändring av 17 § i lagen om transportservice bedöms få positiva konsekvenser för de företag som har ett varierande behov av godstransporter och som i sin verksamhet behöver fordon från en annan EU-medlemsstat för kortvarig användning. Detta kan påverka arbetsmarknaden, om än i mycket liten utsträckning, genom att transportavtal och arbetskraft kan komma

att överföras till de företag som mest flexibelt kan uppfylla beställarens transportbehov. Förslaget bedöms dock inte få några konsekvenser för behovet av arbetskraft. Enligt kommissionen är hyrda fordon vanligen nyare, varför de är trafiksäkrare än godsfordon i genomsnitt.

Viktstrukturen för kostnaderna i fråga om Statistikcentralens kostnadsindex för lastbilstrafik visar att de kostnadsfaktorer som är förmånligare för fordon hyrda i utlandet jämfört med kostnadsfaktorerna i Finland främst är administrativa kostnader och underhållskostnader för fordonet, kapitalkostnader samt, beroende på vilket land fordonet är registrerat i, skatter och myndighetsavgifter som hänför sig till trafik. Dessa kostnaders andel av kostnadsstrukturen för lastbilar registrerade i Finland är beroende på lastbilstyp grovt uppskattat 10–15 procent. Möjligheten att sänka kostnaderna är dock marginell eftersom kostnadsnivåerna i EU:s medlemsstater har jämnats ut, den tid under vilken hyrda fordon får användas är begränsad och, framför allt ur Finlands synvinkel, kostnaderna för att flytta fordonen ökar hyreskostnaderna. Kostnaderna är lägre främst när man hyr fordon i de baltiska länderna och i Sverige. Den finländska lastbilsparken är i fråga om de större totalmassorna till storleksfördelningen sådan att den inte finns tillgänglig i övriga EU-medlemsstater, med undantag av Sverige som vad gäller kostnadsnivån motsvarar Finland.

Statsfinanserna påverkas genom att det sker ändringar i statens fordonsskatteinkomster, i kostnaderna för registermyndigheten och i övervakningskostnaderna. Dessutom kan skatteinkomsterna komma att påverkas via beskattningen av näringsverksamhet, även om förslaget knappast kommer att få några större konsekvenser för de skattepliktiga inkomsterna i finländska transportföretag och företag som hyr ut lastbilar. Fordonsskatteinkomsterna minskar i proportion till i vilken omfattning fordon som används i trafik och som är permanent registrerade i Finland ersätts av tunga fordon som hyrts utomlands. Det är inte möjligt att göra en kvantitativ bedömning, eftersom man inte har kunnat uppskatta efterfrågan på hyrda fordon och i vilken utsträckning fordon kommer att hyras.

Transport- och kommunikationsverket ska i fortsättningen via ERRU-systemets gränssnitt i övervaknings syfte meddela övriga behöriga myndigheter registreringstecknen för hyrda, motordrivna godsfordon som transportföretagen har anmält. Vid övervakningen ska man i fortsättningen förhålla sig till användningen av hyrda fordon för godstrafik på samma sätt som till företagets övriga fordonspark för godstrafik. I ett fordon som hyrts i en annan EU-medlemsstat ska medföras intyg som visar att registrerings- och hyresvillkoren uppfylls, vilket underlättar övervakningen. De nya straffbestämmelser som föreslås i 262 a § och 268 § bedöms möjliggöra en effektiv övervakning av användningen av godsfordon som hyrts i en annan EU-medlemsstat.

4.2.3 Ändringar i sjöfartslagstiftningen

Ändringarna i *bestämmelserna om sjöfartsbehörigheter* skapar större klarhet i regleringen.

Den utbildningsskyldighet som föreslås i *miljöskyddslagen för sjöfarten* får små konsekvenser för hamninnehavarna. Man får anta att merparten av hamninnehavarna redan i dag utbildar och handleder sin personal när det gäller de arrangemang och anordningar som används vid avfallshandtering samt upprätthåller personalens kunskaper, utan att denna skyldighet uttryckligen förskrivs i lag. Förslaget påverkar inte aktörernas administrativa börda.

Ändringen av 3 § i *lagen om fartygssäkerhet* påverkar inte Transport- och kommunikationsverkets övervakningsverksamhet, eftersom verket under de senaste åren endast har övervakat landsvägsfärjor. Däremot innebär ändringen att Transport- och kommunikationsverket i anvisningen för ansökan om statsunderstöd för enskilda vägar (TRAFICOM/136002/03.04.03.06/2020) kan införa tekniska krav och säkerhetskrav för enskilda vägars

vajerfärjor, vilka är ändamålsenliga med tanke på karaktären hos färjornas verksamhet och trafik och vilka kompletterar sjötrafiklagen. Anvisningen bereds som tjänstearbete vid Transport- och kommunikationsverket innan lagen träder i kraft.

När andra vajerfärjor än landsvägsfärjor överförs från att omfattas av lagen om fartygssäkerhet till sjötrafiklagen överförs det primära övervakningsansvaret för dem från Transport- och kommunikationsverket till polisen och Gränsbevakningsväsendet, som övervakar den allmänna sjötrafiken. Polisen och Gränsbevakningsväsendet kan redan i dag delta i övervakningen av nämnda färjor, varför det endast är fråga om en överföring av det primära övervakningsansvaret. För närvarande finns det 21 vajerfärjor för enskilda vägar och tills vidare bara ett fåtal vajerfärjor med annan placering, varför överföringen av det primära övervakningsansvaret till polisen och Gränsbevakningsväsendet inte bedöms få några konsekvenser för övervakningen i praktiken.

Förslagen bedöms inte få några betydande ekonomiska konsekvenser.

5 Alternativa handlingsvägar

Vid beredningen gjorde man en bedömning av olika handlingsvägar när det gäller att genomföra direktiv (EU) 2022/738 som gäller hyrda godsfordon. Direktivet ger EU:s medlemsstater en bred möjlighet att tillåta eller begränsa användningen av fordon som hyrts i en annan medlemsstat i yrkesmässig godstrafik. Minsta tillåtna användningsperiod för sådana fordon ska enligt direktivet vara minst två på varandra följande månader under ett kalenderår. Dessutom kan en medlemsstat kräva att det hyrda fordonet registreras i enlighet med medlemsstatens nationella registreringsregler efter en period på minst 30 dagar. Utöver att en medlemsstat ska tillåta att sådana hyrda fordon används under två på varandra följande månader kan medlemsstaten begränsa antalet hyrda fordon till högst 25 procent av fordonsparken av motordrivna fordon som registrerats för tillståndspliktig godstrafik. Det är även möjligt att begränsa användningen av sådana hyrda fordon för transporter för egen räkning, men utifrån bedömningen beslutade man att inte göra detta. Baserat på det genomförandeanternativ som presenterades i bedömningspromemorian och utlåtandena om detta beslutade man under beredningen av regeringens proposition att föreslå det valda genomförandesättet.

Under beredningen gjordes en ny bedömning av möjligheten att kräva att ett fordon som hyrts i en annan EU-medlemsstat ska registreras i Finland efter det att det har använts i 30 dagar. Enligt 17 § 2 mom. i lagen om transportservice ska innehavare av godstrafiktillstånd se till att de motordrivna fordon som används för yrkesmässig godstrafik innehas uteslutande av dem och har införts i trafik- och transportregistret. Eftersom det föreslås att ett hyrt fordon som är registrerat i en annan EU-medlemsstat får användas i Finland för en period på högst två på varandra följande månader per kalenderår och de hyrda fordonens andel får begränsas till 25 procent av företagets fordonspark av motordrivna fordon som är registrerade för tillståndspliktig godstrafik, ingår inte kravet på en registrering av fordonet efter användning i 30 dagar i utkastet till regeringens proposition. Innehavare av godstrafiktillstånd kan även i fortsättningen hyra fordon i Finland utan att de omfattas av de tids- och antalsbegränsningar som gäller för fordon som hyrts i en annan medlemsstat, förutsatt att fordonet registreras så att det innehas uteslutande av tillståndsinnehavaren. Registreringen i Finland av ett i en annan EU-medlemsstat hyrt motorfordon efter 30 dagars användning och återregistrering av fordonet i den andra medlemsstaten efter två månader bedöms medföra sådana orimliga administrativa kostnader och en sådan administrativ börda att det i praktiken kan utgöra ett hinder för att använda ett i en annan medlemsstat hyrt fordon under två på varandra följande månader i enlighet med direktiv (EU)

2022/738. Om det skulle krävas att ett fordon som hyrts i en annan EU-medlemsstat ska registreras i Finland efter 30 dagars användning skulle detta dessutom vara administrativt sett svårt att genomföra för en ägare som är etablerad i en annan medlemsstat.

Det föreslås att 262 § ska innehålla en straffbestämmelse som gäller transportföretag som bedriver tillståndspliktig godstransport på väg utan det förartillstånd som avses i artikel 5 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik medan 268 § ska innehålla en bestämmelse om avgiftspåföljder för föraren. Ett transportföretag ska för olovligt bedrivande av yrkesmässig trafik dömas till böter, om det har försummat att inhämta ett förartillstånd och att överlämna det till föraren. Ett alternativ till denna straffbestämmelse skulle exempelvis kunna vara en anmärkning från kontrollmyndigheten om att saken ska åtgärdas. Ett annat alternativ skulle kunna vara en avgift för trafikförseelse, men med beaktande av gärningens allvarlighetsgrad ansågs detta inte vara en tillräcklig påföljd. Man befärar att en sådan anmärkning eller avgiftspåföljd inte är en tillräcklig åtgärd för att transportföretag ska inhämta ett förartillstånd och medföra det i fordonet. Man bedömer att de aktörer som avstår från att inhämta ett förartillstånd vill få ekonomiska fördelar i förhållande till sina konkurrenter, varför bötesstraff kan anses vara en proportionerlig åtgärd med hänsyn till gärningens menlighet, skadlighet och klandervärdhet. Även i det fall föraren uppsåtligen eller av oaktsamhet låter bli att medföra ett förartillstånd föreslås det i propositionen att en avgift för trafikförseelse på 40 euro ska kunna påföras honom eller henne. En alternativ skulle ha varit att föraren inte omfattas av några påföljder, men avsaknaden av handlingen i fråga vid en kontroll gör det svårt för myndigheten att säkerställa att det verkligen finns ett förartillstånd.

För att säkerställa att en innehavare av godstrafiktillstånd som hyrt ett motordrivet fordon i en annan EU-medlemsstat anmäler fordonet på ett korrekt sätt föreslås det en straffbestämmelse i 262 a §. Innehavare av godstrafiktillstånd ska dömas till böter för felaktig registrering av fordonet om anmälan har försumrats uppsåtligen eller av grov oaktsamhet. Ett alternativ till böter för bristfällig anmälan av ett sådant hyrt fordon skulle exempelvis kunna vara en anmärkning från kontrollmyndigheten om att saken ska åtgärdas. Man befärar dock att en sådan anmärkning inte är en tillräcklig åtgärd för att innehavare av godstrafiktillstånd ska anmäla ett sådant hyrt fordon till Transport- och kommunikationsverket på ett korrekt sätt. Man bedömer att de aktörer som avstår från att göra en korrekt anmälan vill få ekonomiska fördelar i förhållande till sina konkurrenter, varför bötesstraff kan anses vara en proportionerlig åtgärd med hänsyn till gärningens menlighet, skadlighet och klandervärdhet.

När det gäller genomförandet av direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk övervägde man vid beredningen att ändra ordet "närtrafik", som ingår i den nuvarande lagstiftningen, så att det motsvarar det begrepp som blev aktuellt i och med ändringen av direktivet. Med närtrafik avses i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg trafik utanför området för östersjötrafik på Nordsjön och därmed förbundna vatten, dock inte längre bort än 12° västlig längd i väster eller 48° nordlig bredd i söder eller 64° nordlig bredd i norr. I det upphävda direktivet 2008/106/EG användes detsamma avseende både termen "närtrafik" och termen "kustnära resor". I samband med kodifieringen beslutade man att förenhetliga användningen av termerna så att man i det nya direktivet endast använder termen "kustnära resor", med vilket man, på motsvarande sätt som i det tidigare direktivet, avser resor i närheten av en EU-medlemsstat enligt denna medlemsstats definition. Direktivets definition av kustnära resor motsvarar definitionen av närtrafik i den gällande lagen. Vid beredningen av regeringens proposition beslutade man att bibehålla termen "närtrafik" i den nationella lagstiftningen eftersom termen är väletablerad.

6 Remissvar

6.1 Allmänt

Utkastet till regeringens proposition var på remiss 7.9.2022–28.9.2022. Sammanlagt 16 utlåtanden lämnades in. Dessutom meddelade 6 aktörer att de inte hade några kommentarer till propositionen.

Utlåtandena och ett sammandrag av dem är offentligt tillgängliga i statsrådets tjänst för projektinformation på adressen <https://valtioneuvosto.fi/sv/projektet?tunnus=LVM026:00/2022>.

En remissbehandling av lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg, lagen om passagerarfartygs personlistor, miljöskyddslagen för sjöfarten och delvis om lagen om tillsyn över fartygssäkerheten ordnades under tiden 20.6.2022–31.8.2022. Ett sammandrag av utlåtandena om dessa lagar är offentligt tillgängligt i statsrådets tjänst för projektinformation på adressen <https://valtioneuvosto.fi/sv/projektet?tunnus=LVM018:00/2021>. Lagändringarna i fråga stöddes i utlåtandena.

6.2 Remissvar om vägtransporter

Logistiikkayritysten Liitto ry stödde utkastet till regeringens proposition och ansåg att de föreslagna begränsningarna är lämpliga. Enligt Logistiikkayritysten Liitto bör man dock följa den framtida utvecklingen och vid behov överväga ett krav på nationell registrering efter 30 dagar om det ser ut att uppstå en snedvridning av konkurrensen eller problem med grå ekonomi. Finlands Transport och Logistik SKAL rf ansåg att det är bra att man begränsar användningen till två på varandra följande månader per kalenderår, men framhöll att bestämmelsen bör vara tillräckligt tydlig för att säkerställa tolkningen och övervakningen. SKAL stödde förslaget om att begränsa användningen av fordon som hyrts i en annan EU-medlemsstat till 25 procent av ett företags fordonspark. SKAL konstaterade att man på nytt bör överväga ett krav på att godsfordon som hyrts i en annan EU-medlemsstat ska registreras i Finland efter 30 dagar. Enligt SKAL bör det förenklade förfarande som föreslås i propositionen vad gäller den anteckning som ska göras i trafik- och transportregistret även tillåtas i fråga om anmälan av lastbilar som hyrts i Finland. Slutligen konstaterade SKAL att om det blir tillåtet att använda fordon som hyrts utomlands även vid transporter för egen räkning så bör motsvarande begränsningar som de som gäller för tillståndspliktig trafik även införas för dessa fordon.

Bilimportörerna och -industrin rf och Autoalan Keskusliitto ry ansåg att propositionsutkastets förslag om att begränsa användningen av fordon som hyrts i en annan EU-medlemsstat till 25 procent av ett företags fordonspark är motiverat. Enligt Bilimportörerna och -industrin och Autoalan Keskusliitto är det motiverat att i Finland även införa andra begränsningar som direktivet tillåter, med vars hjälp medlemsstaterna kan beakta den lokala marknadssituationen och skillnaderna i fordonsbeskattningen i olika medlemsstater. Bilimportörerna och -industrin och Autoalan Keskusliitto ansåg att godsfordon som hyrts i en annan EU-medlemsstat bör registreras i Finland efter 30 dagars användning. På så sätt skulle dessa fordon omfattas av skatte- och försäkringskyldighet på samma sätt som fordon som hyrts i Finland, och registreringskraven skulle motsvara de krav som gäller hyresfordon som är registrerade i Finland. Bilimportörerna och -industrin och Autoalan Keskusliitto påpekade att kravet på registeranteckningar om fordon som hyrts i en annan EU-medlemsstat för tillståndspliktig godstrafik är betydligt lindrigare än det krav som gäller godsfordon som hyrts i Finland. Samma villkor i fråga om registrering av fordon i Finland och innehavaranteckningar bör gälla fordon som hyrts i en annan EU-medlemsstat, så att det inte ur ett administrativt perspektiv blir enklare att hyra utländska fordon än fordon registrerade i Finland. Ett förenklat anmälningsförfarande när det gäller anteckningar

som ska göras i trafik- och transportregistret bör även tillåtas i fråga om anmälan av lastbilar som hyrs i Finland. Man ansåg att propositionsutkastets förslag om att tillåta användning i två månader kan leda till att fordonsparken delvis ”flaggas ut” till länder med en lägre skattenivå, så att fordon som är registrerade i dessa länder hyrs för inhemsk affärsverksamhet för perioder på två månader, varefter fordonen byts ut. Dessutom förslög Bilimportörerna och -industrin och Autoalan Keskusliitto att godsfordon som hyrts i en annan EU-medlemsstat inte ska få användas för ett företags transportuppdrag för egen räkning.

Justitieministeriet konstaterade att det i de föreslagna 13, 17 och 262 a § i lagen om transport-service hänvisas till direktivet och att man i regel bör undvika att använda hänvisningsteknik när direktiv genomförs. Justitieministeriet fäste även uppmärksamhet vid att de ändringar som föreslås i 13 § är svårlästa.

Social- och hälsovårdsministeriet fäste uppmärksamhet vid att den gemensamma formel för beräkning av ett företags riskvärdering som Europeiska kommissionen har fastställt inte i den övergripande riskvärderingen av ett företag beaktar längden på den tidsperiod som ska övervakas. Olika långa övervakningsperioder får inte leda till en ojämlig behandling av företag.

Enligt Polisstyrelsen bör man generellt sett förhålla sig positivt till att hyrda godsfordon som är registrerade i en annan EU-medlemsstat används i inrikes trafik. Polisstyrelsen betonade att kontrollmyndigheternas befogenheter, påföljdsförfarandet, tillståndsprocessen för godstrafik inklusive registrering av fordon samt det stöd till övervakningen som informationshanteringen och informationssystemen möjliggör bör tas in i lagen och beskrivas tillräckligt tydligt. Tillgång till de uppgifter som ingår i riskvärderingssystemet är av stor betydelse för en korrekt riktad och informationsstyrd trafikövervakning. Enligt Polisstyrelsen skulle tolkningen och tillämpningen inom trafikövervakningen av 17 § i lagen om transportservice bli tydligare för både övervakaren och föraren om de handlingar som krävs skulle anges i själva paragrafen och man inte skulle vara tvungen att leta upp dem separat i motiveringen. Förteckningen över de handlingar som krävs ansågs däremot vara tydlig och stödjande övervakningen. Polisstyrelsen föreslog också att lagen ska innehålla en bestämmelse om påföljder för transportföretag som inte har inhämtat förartillstånd för förarna. Med tanke på hur allvarlig gärningen är ansåg Polisstyrelsen att påföljder i form av bötesstraff är motiverat. Dessutom bör man i lagen återinföra påföljder om en handling inte medförs i fordonet och inte på begäran kan visas upp för kontrollmyndigheten. När det gäller påföljderna bör man överväga om en avgift för trafikförseelse är en tillräcklig påföljd med tanke på gärningens klandervärdhet. Som en precisering av polisens befogenheter vore det även bra att ange att polisen får avbryta en transport i det fall föraren inte kan visa upp ett förartillstånd, om det inte finns särskilda skäl att fortsätta körningen.

Enligt Transport- och kommunikationsverket bör man vid den fortsatta beredningen när det gäller den straffbestämmelse som föreslås i 262 a § i lagen om transportservice undersöka ett eventuellt förbud mot dubbelbestraffning med avseende på tilläggsskatten enligt 47 a § fordonsskattelagen.

Skatteförvaltningen konstaterade som en precisering att bilskattelagen (777/2020), utöver den nämnda bestämmelsen om avdrag som ska beviljas på basis av användning baserad på ett tidsbundet hyresavtal, även innehåller en bestämmelse om avdrag som, om villkoren uppfylls, kan beviljas vid beskattningen av ett fordon som för första gången tas i bruk i Finland, om fordonet inte registreras i Finland. Den bils katt som påförs den som tar i bruk ett fordon kan därmed anpassas till fordonets användningstid i Finland med stöd av 28 § eller 31 och 32 § i bilskattelagen, förutsatt att de villkor som föreskrivs i lagen uppfylls.

Vid den fortsatta beredningen försökte man, i den mån det var möjligt, beakta de förslag som framfördes i remissvaren. Framför allt övervägde man på nytt registrering i Finland efter 30 dagars användning av godsfordon som hyrts i en annan EU-medlemsstat. Man beslutade dock att inte föreslå någon ändring eftersom man i propositionsutkastet hade valt minimitiden på två på varandra följande månader enligt direktiv (EU) 2022/738 som en lämplig gräns för maximal användning. Det bör noteras att en medlemsstat även kan välja en betydligt längre tillåten användningstid för godsfordon som hyrts i en annan EU-medlemsstat. Eftersom man i propositionen redan valt direktivets minsta tillåtna användningstid skulle kravet i fråga i praktiken minska användningen av ett godsfordon som hyrts i en annan EU-medlemsstat till en månad. Registrering i Finland av ett utomlands registrerat fordon efter det att fordonet har använts i en månad ansågs medföra en orimligt stor administrativ börda med beaktande av att användning tillåts i två månader. Man kommer dock att noga följa hur situationen utvecklas, och vid behov kan man överväga ett krav på att fordonet ska registreras i Finland efter 30 dagar. Man bedömde att den registeranteckning som krävs i fråga om godsfordon som hyrts i Finland inte utgör någon betydligt större börda för inhemska företag än när det är fråga om fordon som hyrts i en annan EU-medlemsstat. Dessutom kan man i Finland hyra fordon för tillståndspliktig godstrafik utan någon tids- eller antalsbegränsning. Man ansåg det inte heller ändamålsenligt att inkludera aktörer som utövar godstransporter för egen räkning i den nationella lagstiftningen om godsfordon som hyrts i en annan EU-medlemsstat, eftersom transport av varor för egen räkning inte ansågs utgöra tillståndspliktig godstransport för annans räkning enligt EU:s förordning om trafikidkare.

Baserat på justitieministeriets och Polisstyrelsens utlåtanden beslutade man under den fortsatta beredningen att i 17 § i lagen om transportservice föreslå en förteckning över de handlingar som krävs i stället för en hänvisning till direktivet. Hänvisningen till direktivet ströks även i den föreslagna 13 §. Dessutom beslutade man, i enlighet med Polisstyrelsens förslag, att för försumelse av att inhämta ett förartillstånd och av att medföra det i fordonet i 262 § föreslå ett bötesstraff för företag som bedriver godstransporter och i 268 § en avgiftspåföljd för föraren.

Social- och hälsovårdsministeriet framhöll att formeln för beräkning av ett företags riskvärdering inte i den övergripande riskvärderingen av ett företag beaktar längden på den tidsperiod som ska övervakas. Om detta är ett reellt problem kan det inte lösas med hjälp av nationell lagstiftning, eftersom beräkningsformeln är baserad på EU-förordningar och gemensam för hela EU. I Transport- och kommunikationsverkets utlåtande framhölls möjligheten till dubbelstraffning med avseende på tilläggsskatten enligt 47 a § i fordonsskattelagen. Den straffbestämelse som föreslås i 262 a § i lagen om transportservice gäller dock fordon som har registrerats i enlighet med lagstiftningen i en annan EU-medlemsstat och anmälan av dessa fordons registreringstecken till tillståndsmyndigheten. Det är inte fråga om fordon som inte är registrerade eller som avställts enligt 47 a § i fordonsskattelagen. De preciseringar som Skatteförvaltningen framförde i sitt utlåtande har införts i avsnitten 3.2 och 4.2.2 i regeringens proposition.

6.3 Remissvar om sjöfarten

Segling och Båtspport i Finland rf ansåg att det förslag var klargörande som gällde 102 § i lagen om transportservice och som handlade om att Transport- och kommunikationsverket ska få behörighet att bestämma examenskraven för förare av hyresbåt. Föreningen påpekade att ett intyg över praktiska båt-kunskaper även bör beakta båttypen och båtens storlek. Dessutom bör det teoretiska kunnande som krävs för framförande av en hyresbåt definieras närmare.

Arbetshälsoinstitutet föreslog att man ska undersöka om det för att förbättra säkerheten är ändamålsenligt att åtminstone av innehavare av förarbrev för oceangående fartyg kräva mer omfattande kunskaper i akutvård.

Justitieministeriet fäste uppmärksamhet vid ett flertal brister i utkastet när det gäller 102 § i lagen om transportservice. Justitieministeriet konstaterade att regleringen av kraven i 102 § 1 mom. var synnerligen knapphändig, varför fastställandet av vad som avses med kraven sker genom bemyndigandena att utfärda förordning och att meddela föreskrifter. Detta är inte lämpligt med beaktande av grundlagsutskottets praxis (t.ex. GrUU 27/2010 rd, s. 4). Vidare konstaterade justitieministeriet att en myndighets rätt att meddela föreskrifter i princip inte lämpar sig för reglering när det handlar om uppfyllande och godkännande av krav som gäller enskilda individer. Transport- och kommunikationsverkets rätt att meddela föreskrifter förefaller därför inte motiverad, och uppfyllandet och godkännandet av kraven bör regleras på lägst förordningsnivå, dock så att tillräckliga grundläggande bestämmelser utfärdas på lagnivå.

Under den fortsatta beredningen beslutade man att slopa ändringen av 102 § i lagen om transportservice. För att ändra paragrafen så att den motsvarar de nuvarande principerna för lagberedning krävs det betydligt mer omfattande ändringar, som inte kan göras i samband med beredningen av denna regeringsproposition. Behovet av ändringar kommer att undersökas i samband med framtida lagändringar.

Justitieministeriet fäste även uppmärksamhet vid propositionsutkastets ändring av 97 a § i lagen om transportservice och konstaterade att ministeriet ansåg att man bör undvika att upprepa bestämmelser med samma innehåll i olika lagar i upp till tre gånger, och att man i framtiden bör utveckla lagstiftningen i en sådan riktning att dylika upprepningar undviks. Som en följd av utlåtandet beslutade man under den fortsatta beredningen att slopa förslaget om ett bemyndigande att meddela föreskrifter i 97 a §.

När det gäller den hänvisning till direktivet som i propositionsutkastet ingick i 23 § 4 punkten i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten framhöll justitieministeriet att man i regel bör undvika att använda hänvisningsteknik när direktiv genomförs (GrUU 34/2022 rd, s. 3). Justitieministeriet ansåg att det är motiverat att man med beaktande av grundlagsutskottets tolkning även bedömer den nu föreslagna regleringen i propositionens avsnitt Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning. Vid den fortsatta beredningen kompletterades propositionens motivering till denna del.

7 Specialmotivering

7.1 Lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg

3 §. Fartyg på vilka lagen tillämpas. Enligt den allmänna bestämmelsen i 1 mom. i paragrafen tillämpas lagen på finska fartyg på finskt vattenområde. Enligt 3 mom. tillämpas lagen inte på fritidsbåtar eller hyresbåtar, eftersom det föreskrivs särskilt om tekniska krav och säkerhetskrav för dem i sjötrafiklagen (782/2019) och i lagen om säkerhet och utsläppskrav för fritidsbåtar (1712/2015). Enligt 3 mom. omfattas inte heller nöjesfartyg av lagens tillämpningsområde. Enligt den ändring som nu föreslås omfattar lagens tillämpningsområde inte heller sådana vajerfärjor som styrs med hjälp av en styrlina eller någon annan av Transport- och kommunikationsverket godkänd anordning som ersätter styrlinan och vilka enligt lagen om trafiksystem och landsvägar (503/2005) inte hör till en landsväg. I praktiken avser detta vajerfärjor som hör till ett vägområde enligt 3 § 1 mom. 9 punkten i lagen om enskilda vägar, dvs. så kallade vajerfärjor för enskilda vägar, och vajerfärjor som inte utgör en del av en landsväg eller en enskild väg, såsom vajerfärjor som trafikerar en friluftsled eller en led för lätt trafik. På grund av dessa färjors användningsändamål och fartområde är det inte ändamålsenligt att på dem tillämpa de tekniska krav och säkerhetskrav som föreskrivs i lagen om fartygssäkerhet. Ändringen motsvarar även rådande praxis eftersom Transport- och kommunikationsverket inte heller tidigare har krävt att dessa fartyg ska besiktigas som last- eller passagerarfartyg. Dessutom bidrar ändringen till en

mer enhetlig lagstiftning eftersom man på grund av de särskilda bestämmelserna i 6 § i lagen om trafiksystem och landsvägar (503/2005) för närvarande inte fullt ut tillämpar kraven i lagen om fartygssäkerhet på landsvägsfärjor, och det därför vore inkonsekvent att kräva detta i fråga om vajerfärjor för enskilda vägar och andra vajerfärjor som bland annat utgör en del av leder för lätt trafik eller gatunätet.

På andra vajerfärjor än landsvägsfärjor tillämpas de allmänna krav på farkoster som föreskrivs i sjötrafiklagen, vilket förtydligas genom ändringen. Efter ändringen kan Transport- och kommunikationsverket omedelbart förbättra utvecklingen av säkerheten för vajerfärjor för enskilda vägar genom att införa vissa säkerhetskrav avseende vajerfärjor för enskilda vägar i anvisningen för ansökan om statsunderstöd för underhåll av enskilda vägar (TRAFICOM/136002/03.04.03.06/2020).

Det krävs en övergripande uppdatering av bestämmelserna om såväl landskapsfärjor, vajerfärjor för enskilda vägar som andra vajerfärjor. Genom regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av 6 § i lagen om trafiksystem och landsvägar (RP 237/2021 rd) gjordes en ändring av 6 § i lagen om trafiksystem och landsvägar. Ändringen trädde i kraft den 14 mars 2022. Genom ändringen bemyndigades Transport- och kommunikationsverket att meddela tekniska föreskrifter om vajerfärjors styranordningar och om godkännande av sådana anordningar. Syftet med propositionen var att förbättra säkerheten i synnerhet inom trafiken med vajerfärjor genom att göra det möjligt att i större omfattning än för närvarande ta i bruk virtuella styrsystem som ersätter vajerfärjornas fysiska styrlinor.

Vid kommunikationsministeriet har man även beslutat att inleda ett annat projekt för en reform av lagstiftningen om vajerfärjor. Inom det projektet är avsikten att se över behovet av ändringar bland annat när det gäller kompetenskraven för förare av vajerfärjor och definitionen av en vajerfärja, detta i syfte att främja trafiksäkerheten. Samtidigt skulle lagstiftningen kunna utvärderas bland annat med tanke på automatiseringen. När det gäller mindre vajerfärjor som inte transporterar fordon finns det redan i dag beredskap att göra automatiseringstest på olika nivåer. Det har ansetts nödvändigt att reservera tillräckligt med tid för beredningen av detta mer omfattande projekt och för hörande av aktörer.

Den lindring av kraven i lagstiftningen som den föreslagna begränsningen av tillämpningsområdet medför för vajerfärjor för enskilda vägar och andra vajerfärjor kommer därmed att vara tillfällig. De luckor i regleringen som märks även i samband med denna ändring framhäver dock behovet av en omfattande översyn av bestämmelserna om alla vajerfärjor i en nära framtid.

64 §. Utförare av skeppsmätning. Det föreslås att paragrafen ändras så att, utöver Transport- och kommunikationsverket och skeppsmätare som utsetts av Transport- och kommunikationsverket, även erkända klassificeringssällskap kan utföra skeppsmätning av finska fartyg. Enligt artikel 6 i 1969 års internationella skeppsmätningkonvention (FördrS 31/1982, nedan skeppsmätningkonventionen) får administrationen anförtro skeppsmätningen åt antingen personer eller organisationer som har godkänts av administrationen.

66 §. Ansökan om och ordnande av skeppsmätning. Till följd av ovannämnda ändring införs erkända klassificeringssällskap i paragrafen.

67 §. Skeppsmätning och mätbrev. Paragrafen ändras så att erkända klassificeringssällskap för ett finskt fartyg kan utfärda ett mätbrev enligt skeppsmätningkonventionen. Enligt artikel 7 i skeppsmätningkonventionen ska internationella mätbrev utfärdas av administrationen eller av en person eller organisation som administrationen i behörig ordning har bemyndigat till detta.

Ändringen gör det möjligt att i framtiden i enskilda fall avtala om att ett erkänt klassificeringssällskap vid behov kan utfärda ett mätbrev för ett finskt fartyg.

71 §. Mätbrev för Suez kanal och Panama kanal. I 1 mom. i paragrafen föreskrivs det på motsvarande sätt som i den gällande lagen att Transport- och kommunikationsverket för ett finskt fartyg kan utfärda ett mätbrev på engelska för Suez kanal eller för Panama kanal. Mätbrev för Suez kanal och Panama kanal är inte baserade på internationella konventioner utan på kanalförvaltningarnas egna regler, varför kanalförvaltningarna själva bestämmer vilka utfärdares mätbrev som de godkänner. För tydlighetens skull föreskrivs det i lagen att Transport- och kommunikationsverket dock kan utfärda sådana mätbrev.

Paragrafens 2 mom. ändras så att ordet ”skeppsmätningen” stryks, eftersom det enligt 63 § i lagen om fartygssäkerhet avser fastställande av brutto- och nettodräktigheten i enlighet med skeppsmätningkonventionen.

73 §. Ändringar som påverkar uppgifterna i mätbrevet. Till följd av ovannämnda ändring införs erkända klassificeringssällskap i paragrafen.

7.2 Lagen om tillsyn över fartygssäkerheten

11 e §. Undantag. I paragrafen görs en lagteknisk ändring och det felaktiga ”i hamnen” stryks i 1 mom. 3 punkten. På så sätt motsvarar bestämmelsen formuleringen i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll.

23 §. Närmare bestämmelser och föreskrifter. I det inledande stycket i paragrafen föreslås en stilistisk ändring. Vidare föreslås det att hänvisningen till det upphävda Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/25/EG om minimikrav på utbildning för sjöfolk i 4 punkten i paragrafen ersätts med en hänvisning till det nya direktivet (EU) 2022/993.

7.3 Lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg

2 §. Definitioner. Det föreslås att hänvisningen i 3 punkten i paragrafen till det upphävda Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/106/EG om minimikrav på utbildning för sjöfolk ersätts med en hänvisning till det nya direktivet (EU) 2022/993.

13 §. Avsteg från den i bemanningscertifikatet bestämda behörigheten. Det föreslås att paragrafens rubrik ändras så att den bättre motsvarar innehållet i paragrafen. Transport- och kommunikationsverket kan med stöd av paragrafen i fråga om behörighetsbrev för däcks- och maskinbefälet bevilja dispens för en person att arbeta på ett fartyg i en befattning för vilken han eller hon inte har behörighet. Till följd av de ändringar som gjordes i lagen 2018 har emellertid inte längre alla fartyg nödvändigtvis ett bemanningscertifikat. Sådana fartyg är exempelvis hyresbåtar i inrikes fart och fartyg med en bruttodräktighet under 500 som används inom fartområdena I och II för inrikes fart. Även dessa fartyg kan emellertid beviljas dispens med stöd av paragrafen. Som ny rubrik föreslås ”Avsteg från behörighetskraven för däcks- och maskinbefälet”.

7.4 Lagen om transportservice

13 §. Betraktande av innehavare av person- eller godstrafiktillstånd som riskföretag. Det föreslås att paragrafen ändras så att den motsvarar fastställandet av ett företag som riskföretag enligt artikel 12 i EU:s förordning om trafikidkare.

Det föreslås att *1 mom.* i paragrafen ändras så att som riskföretag enligt artikel 12 i EU:s förordning om trafikidkare betraktas en innehavare av person- eller godstrafiktillstånd som definieras som riskföretag enligt kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/694 om ändring av förordning (EU) 2016/403, vilken utfärdats med stöd av artikel 9.1 i övervakningsdirektivet avseende social lagstiftning på vägtransportområdet, samt formeln för riskvärdering enligt genomförandeförordning (EU) 2022/695.

Övervakningsdirektivet avseende social lagstiftning på vägtransportområdet ändrades genom Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2020/1057. I artikel 9 i övervakningsdirektivet föreskrivs det om ett riskvärderingssystem för företag som ska grundas på det relativa antalet överträdelse av förordningarna (EG) 561/2006 eller (EU) nr 165/2014 eller av nationella bestämmelser genom vilka direktiv 2002/15/EG införlivas i den nationella lagstiftningen samt på hur allvarliga dessa överträdelse är. Med stöd av artikel 2.8 i direktiv (EU) 2020/1057 ändrades artikel 9 i övervakningsdirektivet så att kommissionen, med stöd av punkt 1 i artikeln, genom genomförandeförordning (EU) 2022/694 fastställde en ändring av kommissionens förordning (EU) 2016/403 och genom genomförandeförordning (EU) 2022/695 fastställde en gemensam formel för beräkning av ett företags riskvärdering. Formeln tar hänsyn till överträdelseernas antal, allvarlighetsgrad och frekvens samt till resultaten av kontroller där ingen överträdelse har upptäckts. Formeln beaktar även huruvida ett vägtransportföretag har använt den smarta färdskrivaren enligt kapitel II i förordning (EU) nr 165/2014 ombord på alla sina fordon.

Med stöd av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1055 har det i artikel 16.2 i EU:s förordning om trafikidkare till de uppgifter som ska ingå i det nationella elektroniska registret lagts till de fordon som företaget förfogar över, antalet anställda samt företagets riskvärdering i enlighet med artikel 9.1 i övervakningsdirektivet avseende social lagstiftning på vägtransportområdet.

Med stöd av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1055 har det i EU:s förordning om trafikidkare införts en ny artikel 6.2a, enligt vilken kommissionen ska anta genomförandeakter för att upprätta en förteckning över kategorier, typer och allvarlighetsgrader i fråga om allvarliga överträdelse av unionsregler enligt punkt 1 tredje stycket b som, utöver dem som anges i bilaga IV, kan leda till förlust av gott anseende. Kommissionen ska fastställa vilka kategorier och typer av överträdelse som oftast förekommer, överträdelseernas allvarlighetsgrad samt överträdelsefrekvensen. Dessa genomförandeakter har antagits i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 25.3 i EU:s förordning om trafikidkare.

Enligt artikel 16.4 i EU:s förordning om trafikidkare ska EU-medlemsstaterna säkerställa att alla uppgifter i det nationella elektroniska registret hålls uppdaterade och är korrekta. På så sätt säkerställs att alla myndigheter har tillgång till korrekta uppgifter. Med stöd av artikel 2.9 d i direktiv (EU) 2020/1057 ska det till artikel 9 i övervakningsdirektivet avseende social lagstiftning på vägtransportområdet läggas till en punkt 4, enligt vilken uppgifterna i det nationella riskvärderingssystemet, för att underlätta riktade vägkontroller, ska vara åtkomliga för samtliga behöriga kontrollmyndigheter i den berörda medlemsstaten vid tidpunkten för kontrollen. Med stöd av samma punkt ska det till artikel 9 läggas till en punkt 5, enligt vilken medlemsstaterna ska göra den information som finns i deras nationella riskvärderingssystem direkt åtkomlig genom sådana driftskompatibla nationella elektroniska register som avses i artikel 16 i EU:s förordning om trafikidkare för behöriga myndigheter i andra medlemsstater i enlighet med artikel 16.2 i den förordningen. Till dessa uppgifter har det genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1055 lagts till registreringstecknet för de fordon som företaget förfogar över, antalet anställda samt företagets riskvärdering i enlighet med artikel 9.1 i övervakningsdirektivet avseende social lagstiftning på vägtransportområdet.

Det föreslås att 2 mom. i paragrafen upphävs. Riskvärderingen kommer i fortsättningen att vara tidsmässigt flexibel och uppdateras i enlighet med de kontroller som görs, varför fastställandet av riskföretag i praktiken sker kontinuerligt utan en separat bedömning av när ett företag upphör att betraktas som ett riskföretag. Den formel som ingår i riskvärderingen av ett företag ger aktuell information om situationen i fråga om företagets riskvärdering.

17 §. Fordon som används i trafik. Det föreslås att ett nytt 3 mom. fogas till paragrafen, som behandlar användning av fordon som hyrts i en annan medlemsstat för godstransporter på väg och om användningsvillkoren, i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/738 om ändring av direktiv 2006/1/EG om användning av fordon hyrda utan förare för godstransporter på väg. Nuvarande 3 mom. blir därmed 4 mom.

Det föreslås att det i 3 mom. ska föreskrivas att innehavare av godstrafiktillstånd får använda hyrda motordrivna fordon som är registrerade i en annan medlemsstat i Europeiska unionen för kommersiell godstrafik under en period av två på varandra följande månader under ett kalenderår utan att fordonet är registrerat i Finland. Enligt artikel 1.1 i direktiv (EU) 2022/738 ska en EU-medlemsstat tillåta användning inom sitt territorium av fordon som har hyrts av företag som är etablerade på en annan medlemsstats territorium under minst två på varandra följande månader under ett kalenderår, förutsatt att fordonet är registrerat eller satt i trafik i enlighet med lagstiftningen i en medlemsstat och används, i tillämpliga fall, i enlighet med EU:s förordning om trafikidkare och EU:s förordning om tillstånd för godstrafik. I detta sammanhang avses med två på varandra följande månader en tidsperiod på 60 dagar.

Det föreslås att 3 mom. ska innehålla en bestämmelse om att de avsedda hyrda fordons antal får uppgå till högst 25 procent av företagets fordonspark av motordrivna fordon som är registrerade för tillståndspliktig godstrafik. Om ett företags hela fordonspark av motordrivna fordon består av två eller tre fordon, ska företaget enligt direktiv (EU) 2022/738 dock tillåtas att använda minst ett sådant hyrt fordon. Enligt direktivet kan en medlemsstat begränsa antalet hyrda fordon som ett företag får använda, under förutsättning att det minsta antalet tillåtna fordon motsvarar minst 25 procent av den godsfordonspark som företaget enligt artikel 5.1 g i EU:s förordning om trafikidkare förfogar över antingen den 31 december året före användningen av det hyrda fordonet eller den dag då företaget börjar använda det hyrda fordonet, enligt vad som fastställs av medlemsstaten. För beräkningen av godsfordonsparken tillämpar Finland det datum när företaget börjar använda ett hyrt fordon.

Enligt det föreslagna 3 mom. i paragrafen ska innehavare av godstrafiktillstånd meddela Transport- och kommunikationsverket det hyrda fordonets registreringstecken och även hyresavtalets längd, som inte får vara mer än två månader. Transport- och kommunikationsverket har i uppgift att säkerställa att de meddelade uppgifterna, om villkoren uppfylls, antecknas i det trafik- och transportregister som avses i 216 § i lagen om transportservice. Enligt artikel 1.3 i direktiv (EU) 2022/738 ska EU-medlemsstaterna vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att registreringstecknet för ett hyrt fordon som används av ett företag som utför godstransporter på väg i yrkesmässig trafik införs i det nationella elektroniska register som avses i artikel 16 i förordning (EG) nr 1071/2009. I tillståndsmyndighetens system ska det även finnas uppgifter om start- och slutdatum för hyrningen.

Det föreslås att paragrafens 3 mom. ska innehålla en bestämmelse om att det i enlighet med artikel 1.1 i direktiv (EU) 2022/738 på begäran av trafikövervakaren ska kunna styrkas att de villkor för registrering och hyra av de hyrda fordon som avses i artikel 2.1 a–d i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/1/EG är uppfyllda genom handlingar, i elektroniskt format eller på papper, som ska medföras i fordonet. Med handlingar avses i detta fall fordonets registreringsintyg samt hyresavtalet eller en bestyrkt kopia av det. Om föraren inte är den som har

hyrt fordonet ska även förarens arbetsavtal eller en bestyrkt kopia av det medföras i fordonet, och av avtalet ska det framgå att det hyrda fordonet under hyresavtalets giltighetstid uteslutande står till förfogande för det företag som använder det och att det körs av personal hos det företaget. Behöriga kontrollmyndigheter vid vägkontroller och gränsövergångar är polisen, Tullen och Gränsbevakningsväsendet.

97 §. Definitioner gällande behörighet för fartygspersonal. Det föreslås att hänvisningen i 2 punkten i paragrafen till det upphävda Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/106/EG om minimikrav på utbildning för sjöfolk ersätts med en hänvisning till det nya direktivet (EU) 2022/993.

262 §. Olovligt bedrivande av yrkesmässig trafik. Det föreslås ett nytt 2 mom. i paragrafen, enligt vilket en innehavare av godstrafiktillstånd som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet bedriver tillståndspliktigt godstransport på väg utan det i artikel 5 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik avsedda förartillståndet ska dömas till böter för olovligt bedrivande av yrkesmässig trafik. Straffet påförs ett transportföretag som inte har inhämtat ett förartillstånd för en förare från tredjeland och överlämnat det till föraren. Med ett tillstånd för godstransporter avses ett gemenskapstillstånd enligt artikel 4 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik. Bestämmelser om föreläggande av bötesstraff ingår i lagen om föreläggande av böter och ordningsbot (754/2010).

När det gäller den straffbarhet som i paragrafen föreslås för försummelse av att inhämta ett förartillstånd och överlämna det till föraren, återinförs i lagen en nästan likadan påföljd för transportföretaget som den som ingick i 32 § i den upphävda lagen om kommersiell godstransport på väg (693/2006). Enligt 32 § i den lagen skulle den som bedriver i lagen avsedd trafik utan behörigt tillstånd, för olovligt bedrivande av godstrafik dömas till böter eller fängelse i högst sex månader. Med förartillstånd avsågs i lagen en handling som hör samman med gemenskapstillståndet.

Enligt 5 § 4 mom. i lagen om transportservice beviljar Transport- och kommunikationsverket inhemska transportföretag förartillstånd. Enligt den allmänna principen i artikel 3 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik krävs det för internationella transporter innehav av ett gemenskapstillstånd och, om föraren är medborgare i ett tredjeland, ett sådant tillstånd i kombination med ett förartillstånd. Med hjälp av förartillstånden kan man övervaka att förare från tredjeländer har en laglig anställning och står till förfogande för det transportföretag som ansvarar för en viss transport. Enligt artikel 5 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik ska förartillståndet utfärdas till transportföretaget, vilket innebär att transportföretaget är skyldigt att inhämta ett förartillstånd för en arbetstagare från tredjeland och att överlämna det till föraren när denna framför ett fordon i en transport som omfattas av ett gemenskapstillstånd som utfärdats till detta transportföretag. Handlingarna i fråga ska i samband med en kontroll på begäran visas upp för en polis-, tull- eller gränsbevakningsman. Eftersom konsekvenserna av försummelsen är så väsentliga i förhållande till målet när det gäller att skydda rättigheterna för förare från tredjeländer, bör utöver uppsåt även grov oaktsamhet från transportföretagets sida medföra påföljder.

Bötesstraff har bedömts vara en proportionerlig åtgärd med hänsyn till gärningarnas menlighet, skadlighet och klandervärdhet.

262 a §. Felaktig registrering av fordon som används i trafik. Det föreslås att ett nytt 2 mom. fogas till paragrafen enligt vilket för felaktig registrering av fordon som används i trafik kan dömas till böter en innehavare av godstrafiktillstånd som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet inte har meddelat Transport- och kommunikationsverket registreringstecknet och hyresavtalets

längd för ett motordrivet fordon som hyrts i en annan medlemsstat i EU. Bestämmelser om föreläggande av bötesstraff ingår i lagen om föreläggande av böter och ordningsbot (754/2010).

Genom att göra försummelse av anmälan till Transport- och kommunikationsverket straffbart blir det vid vägkontroller möjligt att mer effektivt säkerställa att ett hyrt motordrivet fordon används av innehavaren av godstrafiktillståndet på behörigt sätt. Om kontrollmyndigheten inte kan tillämpa hot om böter för att säkerställa att registreringen har skett på ett korrekt sätt bedöms kravet i fråga inte få önskad effekt i praktiken. Eftersom det tidigare inte har varit möjligt att använda ett utomlands registrerat, motordrivet fordon för inrikes godstransporter och försummelse av anmälan får så väsentliga konsekvenser vad gäller målet att säkerställa en korrekt användning av ett sådant hyrt fordon, anses utöver uppsåt även grov oaktsamhet från transportföretagets sida vara ett tillräckligt skäl för bötesstraff. Det har ur samhällelig synvinkel ansetts nödvändigt att kriminalisera försummelse av dessa skyldigheter, eftersom det utan eventuella påföljder inte skulle vara möjligt att hänföra ett motordrivet fordon som en innehavare av godstrafiktillstånd använder i trafik till användaren eller att säkerställa att hyresvillkoren uppfylls. En situation där detta inte går att säkerställa strider, förutom mot kraven i direktiv 2006/1/EG, även mot artikel 16.2 g i EU:s förordning om trafikidkare, enligt vilken registreringstecknen för de fordon som ett företag förfogar över ska vara registrerade i det nationella elektroniska registret.

Bötesstraff har bedömts vara en proportionerlig åtgärd med hänsyn till gärningens menlighet, skadlighet och klandervärdhet.

268 §. Förseelser som gäller handlingar för ett motordrivet fordon och uppgifter om tillståndspliktig trafik. Det föreslås att 1 mom. i paragrafen ska ändras så att man till 1 punkten fogar en bestämmelse om att föraren kan påföras en avgift för trafikförseelse på 40 euro om han eller hon inte medför det förartillstånd som avses i artikel 5 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik. Ett villkor för påförande av en avgift för trafikförseelse är att transportföretaget har inhämtat ett förartillstånd och överlämnat det till föraren, men att föraren uppsåtligt eller av försummelse inte medför det i fordonet. Vidare föreslås det en ny 2 punkt i 1 mom. enligt vilken föraren kan påföras en avgift för trafikförseelse på 40 euro om han eller hon inte i fordonet medför handlingar om användning av ett fordon som hyrts i en annan EU-medlemsstat enligt 17 § 3 mom. Nuvarande 2–3 punkten blir 3–4 punkten. Med undantag för numreringen förblir de övriga punkterna i 1 mom. oförändrade.

De avgiftspåföljder som föreslås i 1 mom. för avsaknad av förartillstånd och av handlingar om registrering och hyra av fordon som har hyrts i en annan EU-medlemsstat, vilka ska medföras i fordonet, bidrar till att göra det möjligt att vid en vägkontroll säkerställa att förartillstånd har inhämtats och att fordonet används av tillståndsinnehavaren på behörigt sätt. Om kontrollmyndigheten inte har tillgång till behövlig information om inhämtandet av förartillstånd eller om korrekt registrering av ett hyrt fordon eller handlingar om hyresvillkoren för fordonet, bedöms kraven i fråga inte i praktiken ha önskad effekt vid övervakningen. Det har ur samhällelig synvinkel ansetts behövligt att föreskriva om avgiftspåföljder för försummelse av dessa skyldigheter, eftersom det utan eventuella påföljder för föraren inte skulle vara möjligt att effektivt hänföra ett motordrivet fordon som används i trafik till fordonets användare eller att säkerställa att hyresvillkoren uppfylls. En situation där detta inte går att säkerställa strider, förutom mot kraven i direktiv (EU) 2022/728, även mot artikel 16.2 g i EU:s förordning om trafikidkare, enligt vilken registreringstecknen för de fordon som ett företag förfogar över i enlighet med artikel 5.1 g ska vara registrerade i det nationella elektroniska registret.

Eftersom konsekvenserna av försummelse är så väsentliga vad gäller målet att säkerställa en korrekt registrering av och hyresvillkoren för ett fordon som hyrts i en annan EU-medlemsstat

och att övervaka skyddet av rättigheterna för förare från tredjeländer, bör utöver uppsåt även oaktsamhet från förarens sida när det gäller skyldigheten att medföra handlingarna i fordonet medföra påföljder.

En avgift för trafikförseelse har bedömts vara en proportionerlig åtgärd med hänsyn till gärningarnas menlighet, skadlighet och klandervärdhet.

7.5 Lag om passagerarfartygs personlistor

1 §. *Efter övergångsperioden upphävs bestämmelserna om personlistor.* De bestämmelser som upphävs är 5 § 3 mom., 6 § 3 mom., 7 § 3 mom., 9–11 §, 12 § 2 mom., 13 och 14 §, 15 § 1 mom., 18 § 1 mom. 5–9 punkten, 22 och 23 § samt 24 § 4 mom.

2 §. I paragrafen föreskrivs det om lagens ikraftträdande. Lagen avses träda i kraft när övergångsperioden enligt direktiv (EU) 2017/2109 om ändring av registreringsdirektivet löper ut, det vill säga den 21 december 2023.

7.6 Miljöskyddslagen för sjöfarten

9 kap. Hur avfall tas emot i hamn

1 §. *Mottagningsanordningar för avfall i hamn.* Till paragrafen om hamnars allmänna mottagningskyldigheter fogas ett nytt *6 mom.*, där det föreskrivs om utbildning för hamnpersonalen i enlighet med artikel 15 i direktivet om fartygsavfall. Utbildningsskyldigheten påförs hamninnehavaren. Denna ska ordna behövlig utbildning för hamnpersonalen, så att de förvärvar och upprätthåller väsentlig och uppdaterad kunskap för sina uppgifter. Vid utbildningen ska det särskilt tas hänsyn till eventuell hantering av farliga ämnen i hamnen. Enligt artikel 15 i direktivet om fartygsavfall ska utbildningskraven uppdateras regelbundet för att möta de utmaningar som den tekniska innovationen medför, vilket det tillfogade momentet hänvisar till genom att förutsetta att personalen förvärvar och upprätthåller väsentlig och uppdaterad kunskap.

8 Ikraftträdande

Det föreslås att lagarna huvudsakligen träder i kraft den 1 januari 2023. 17 § 3 mom., 262 a § 2 mom. och 268 § 1 mom. i lagen om transportservice träder dock i kraft först den 6 augusti 2023. Dessutom träder lagen om upphävande av vissa bestämmelser i lagen om passagerarfartygs personlistor i kraft först den 21 december 2023.

9 Genomförande och uppföljning

Enligt artikel 33 i det nya direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk ska medlemsstaterna utan dröjsmål till kommissionen överlämna texterna till alla bestämmelser som de antar inom det område som omfattas av direktivet. Kommissionen ska underrätta de övriga medlemsstaterna om detta.

Enligt artikel 2 i direktiv (EU) 738/2022, som handlar om användning av fordon hyrda utan förare för godstransporter på väg, ska medlemsstaterna sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa direktivet senast den 6 augusti 2023, och de ska genast underrätta kommissionen om detta.

10 Förhållande till andra propositioner

Regeringens proposition med förslag till lag om ändring av fordonslagen och till vissa lagar som har samband med den har koppling till de ändringar i 17 och 262 a § i lagen om transportservice som föreslås i denna proposition och som gäller användning av ett motordrivet fordon som hyrts i en annan medlemsstat i EU. Närmare information om ovannämnda regeringsproposition finns i statsrådets tjänst för projektinformation på adressen <https://valtioneuvosto.fi/sv/projektet?tunnus=LVM011:00/2020>. Avsikten är att de båda propositionerna ska lämnas till riksdagen hösten 2022.

11 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

11.1 Hänvisning till EU-rättsakter

Grundlagsutskottet har i sin utlåtandepraxis betonat att man i regel bör undvika att använda hänvisningsteknik när direktiv genomförs (GrUU 34/2022 rd, s. 3). Grundlagsutskottet har dock i sin praxis ansett att det är möjligt att ha reglering där det på lagnivå i fråga om tekniska och detaljerade krav hänvisas direkt till bestämmelser i direktivet. Det har då varit fråga om mycket teknisk och detaljerad direktivreglering som riktats till en begränsad skara professionella aktörer. Medlemsstaterna har inte heller haft nationellt handlingsutrymme i fråga om regleringens materiella innehåll (GrUU 5/2013 rd, s. 2/II).

Propositionen innehåller förslag genom vilka man i gällande lagar ändrar föråldrade hänvisningar till direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk. Ändringarna innebär endast en uppdatering av direktivets nummer. Dessutom gäller de föreslagna ändringarna behörighetskraven för fartygspersonal, vilket innebär att de riktas till en begränsad skara professionella aktörer. Slutligen är direktivregleringen i fråga detaljerad, och medlemsstaterna har inte nationellt handlingsutrymme i fråga om regleringens materiella innehåll. De föreslagna ändringarna anses därför lämpliga med beaktande av grundlagsutskottets utlåtandepraxis.

Även lagförslag 4 innehåller hänvisningar till direkt tillämpliga EU-förordningar som innehåller bestämmelser av teknisk karaktär och detaljerad reglering som riktar sig till ett begränsat antal aktörer och som inte medger nationellt handlingsutrymme.

11.2 Straffbestämmelser och avgiftspåföljder

Det föreslås att det till 262, 262 a och 268 § i lagen om transportservice fogas nya bestämmelser om påföljder som gäller transportföretaget och föraren vid avsaknad av förartillstånd samt vid försummelse av anmälningsskyldigheten i fråga om ett i en annan EU-medlemsstat hyrt motordrivet fordon och avsaknad av behövliga handlingar som påvisar registrering och hyra samt förarens eventuella anställning, vilka ska medföras i fordonet. Även om det bötesstraff och den avgift för trafikförseelse som påförs för försummelsen bidrar till att främja övervakningen av yrkesmässiga vägtransporter och därmed indirekt en jämlik behandling av förarna, näringsidkandet och egendomsskyddet, så får påförandet av böter och en avgift för trafikförseelse konsekvenser för den betalningsskyldiges egendom. Därför måste tillgodoseendet av de grundläggande fri- och rättigheterna beaktas även i bestämmelserna om bötesstraff och avgiftspåföljder. Genom tillräckligt effektiva bestämmelser om påföljder vill man förebygga uppsåtlig försummelse.

Kravet på godtagbarhet förutsätter att det ska finnas ett tungt vägande samhälleligt behov av och en med tanke på systemet för de grundläggande fri- och rättigheterna godtagbar grund för

bötesstraffet och avgiftspåföljden. Enligt riksdagens grundlagsutskotts utlåtandepraxis är fi-skala intressen inte godtagbara orsaker till bestämmelser om påföljder. Det primära målet med bestämmelserna om påföljder är att säkerställa att arbetsrättigheterna för förare från tredjeländer tillgodoses och att fordon som hyrts i en annan EU-medlemsstat används på ett korrekt sätt i tillståndspliktig godstrafik. Den nuvarande lagstiftningen om försummelse av förartillstånd har i praktiken visat sig vara ineffektiv. Den nuvarande lagstiftningen har hittills inte innehållit några bestämmelser om påföljder när det gäller anmälan av fordon som hyrts i en annan EU-medlemsstat eller medförande av behövliga handlingar. De föreslagna bestämmelserna om bötesstraff och avgiftspåföljder motsvarar ett behov som observerats i praktiken. Det allmänna ska sörja för skyddet av arbetskraft från tredjeländer, och förartillståndet är ett viktigt övervaknings-verktyg för att säkerställa likabehandling. Genom att främja sund konkurrens och ingripa mot grå ekonomi kan man indirekt även skydda likabehandling av laglydiga transportföretag samt rätten att skaffa sig sin försörjning genom den näring som man har valt. Föreskrivande av påföljder för ovan nämnda gärningar bedöms medföra större nytta än skada, och det finns ett tungt vägande samhälleligt behov av nya straffbestämmelser.

Kravet på proportionalitet förutsätter en avvägning av om det är nödvändigt med bötesstraff eller avgiftspåföljd för att skydda det bakomliggande skyddsintresset. Enligt grundlagsutskottets utlåtande (GrUU 23/1997) gäller det på denna punkt att avgöra om samma syfte kan nås på något annat sätt som innebär ett mindre ingrepp i de grundläggande fri- och rättigheterna än kriminalisering. Enligt de nya tillägg som föreslås i 262, 262 a och 268 § ska transportföretaget för försummelser bestraffas med böter medan föraren kan påföras en avgift för trafikförseelse på 40 euro. Till denna del har man i förslaget beaktat ultima ratio-principen, enligt vilken användningen av straffrättsliga påföljder ska tillgripas endast som en sista utväg. Överlag kan försummelse av skyldigheterna i fråga orsaka sådan skada när det gäller rättigheterna för förare från tredjeländer och transportbranschen att kontrollmyndigheten måste ha effektiva metoder för att reagera på försummelsen. Transportföretaget har skyldighet att inhämta ett förartillstånd om det anlitar en förare från tredjeländ för transporter. Eftersom ett förartillstånd bevisar att en förare från tredjeländ har en laglig anställning kan otillräckliga påföljder för transportföretaget exempelvis leda till diskriminering och arbetsrelaterad människohandel samt till ökad grå ekonomi inom transportbranschen. Till exempel skulle en avgift för trafikförseelse på 40 euro vara en för liten påföljd för transportföretaget. Vid beredningen av propositionen gjordes bedömningen att det inte är möjligt att säkerställa efterlevnaden av lagen med lindrigare metoder.

Av proportionalitetskraven kan det också härledas ett krav som förutsätter en bedömning av påföljdens stränghet. När stränghetsgraden bestäms ska det beaktas hur klandervärd den gärning eller försummelse är för vilken sanktioner ska påföras. Också skyddsintresset har betydelse vid bedömningen. Det kan anses att proportionaliteten i hög grad påverkas av storleken på den påföljd som påförs och dess förhållande till gärningen och gärningsmannen. Med beaktande av de skyldigheter för godstransportföretag som följer av EU-lagstiftningen och som gäller anmälan av fordon som hyrts i en annan EU-medlemsstat samt förartillstånd, har bötesstraff bedömts vara en proportionerlig åtgärd med hänsyn till gärningarnas menlighet, skadlighet och klandervärdhet. De bötesstraff som föreslås i 262 och 262 a § i lagen har, med beaktande av den skyldighet för godstransportföretag som följer av EU-lagstiftningen och som gäller inhämtande av förartillstånd och anmälan till Transport- och kommunikationsverket av fordon som hyrts i en annan EU-medlemsstat, bedömts vara en proportionerlig åtgärd med hänsyn till gärningarnas menlighet, skadlighet och klandervärdhet. Enligt artikel 3 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik ger ett gemenskapstillstånd i kombination med ett förartillstånd transportföretaget rätt att bedriva internationella transporter. Även i den upphävda lagen om kommersiell gods-transport på väg hade förartillståndet en väsentlig koppling till gemenskapstillståndet, och det var möjligt att påföra transportföretaget bötesstraff om det försummade att inhämta ett tillstånd. Den avgift för trafikförseelse på 40 euro som föreslås i 268 § i lagen har på motsvarande sätt

bedömts vara en proportionerlig avgiftspåföljd för en förare som uppsåtligen eller av oaksamhet inte medför ett förartillstånd som transportföretaget har inhämtat och överlämnat till föraren. Även den avgift för trafikförseelse på 40 euro som ska påföras om handlingar om användning av ett fordon som hyrts i en annan EU-medlemsstat saknas i samband med en kontroll har bedömts vara en proportionerlig påföljd för föraren. Denna avgift för trafikförseelse som påförs föraren ligger i linje med bestämmelserna i 268 § om försummelse av andra handlingar som ska medföras i fordonet. Förslagen bedöms vara proportionerliga i förhållande till det mål som fastställts, och de utgör inte något hinder för föraren eller transportföretagets ägare att skaffa sig sin försörjning genom arbete, yrke eller näring som denna har valt.

När bestämmelser om sanktioner införs ska det enligt grundlagsutskottets utlåtande (GrUU 49/2017 rd) förutom vid lagstiftningens acceptabilitet och proportionalitet även fästas särskild vikt vid avgränsningen av bestämmelserna och vid rättsskyddet för dem som sanktionerna gäller. Dessa omständigheter har beaktats genom en noggrann utformning av bestämmelserna om påföljder och genom att precisera i fråga om vilka av aktörernas skyldigheter en försummelse medför påföljder.

11.3 Tillämpning i landskapet Åland

Enligt 18 § 21 punkten i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) har landskapet Åland lagstiftningsbehörighet i fråga om vägar och kanaler, vägtrafik, spårbunden trafik, båttrafik och farleder för den lokala sjötrafiken. De föreslagna ändringar som hör till landskapet Ålands behörighet, tillämpas inte i landskapet utan landskapets beslut. Den bestämmelse som gäller vägtrafik har ansetts omfatta tillståndspliktig yrkesmässig trafik på Åland. Landskapsregeringen beviljar således tillstånd att bedriva gods- och persontrafik på Åland, medan Statens ämbetsverk på Åland beviljar gemenskapstillstånd för gods- och persontransporter med stöd av EU:s förordning om trafikidkare, EU:s förordning om tillstånd för godstrafik och 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, eftersom dessa tillstånd är internationella och således hör till rikets behörighet. Även ärenden som gäller registrering av fordon, deras ägare och innehavare samt tjänsteleverantörer som bedriver yrkesmässig gods-transport har ansetts höra till landskapets behörighet.

Enligt 27 § 13 punkten i självstyrelselagen för Åland har riket lagstiftningsbehörighet i fråga om handelssjöfart samt farleder för handelssjöfarten. Dessutom har riket behörighet i fråga om sjöfartsbehörigheter.

De förslag i propositionen som har samband med de grundläggande fri- och rättigheterna är exakta, noggrant avgränsade och motiverade i förhållande till de rättsobjekt som ska skyddas. Dessutom har omfattningen av de föreslagna bestämmelserna begränsats till vad som kan anses vara nödvändigt och proportionellt med tanke på uppnåendet av propositionens mål. Förslagen innebär inga ingrepp i kärnområdet för de fri- och rättigheter som tryggas i grundlagen.

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

Kläm

Eftersom direktivet om användning av fordon hyrda utan förare för godstransporter på väg och direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk samt förordningarna om gemenskapstillstånd innehåller bestämmelser som föreslås bli genomförda genom lag och som föreslås bli kompletterade genom lag, föreläggs riksdagen följande lagförslag:

1.

Lag

om ändring av lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (1686/2009) 3, 64, 66, 67, 71 och 73 §, sådana de lyder, 3 § delvis ändrad i lag 783/2019 samt 64, 66, 67, 71 och 73 § i lag 946/2018, som följer:

3 §

Fartyg på vilka lagen tillämpas

Denna lag tillämpas på finska fartyg på finskt vattenområde och utanför finskt vattenområde samt på utländska fartyg på finskt vattenområde enligt vad som föreskrivs nedan.

Denna lag tillämpas på finska fiskefartyg som har en längd av minst 10 meter. Inom fartområde I för inrikes fart tillämpas lagen dock endast på fiskefartyg som har en längd av minst 12 meter. Lagen tillämpas dessutom på utländska fiskefartyg i klass III som används för fångst på Finlands territorialvatten eller som lossar fångsten i en finsk hamn.

Denna lag tillämpas inte på fritidsbåtar, nöjesfartyg, hyresbåtar och inte heller på sådana varjerfärjor som styrs med hjälp av en styrlina eller någon annan av Transport- och kommunikationsverket godkänd anordning som ersätter styrlinan och vilka enligt 6 § i lagen om trafiksystem och landsvägar (503/2005) inte hör till en landsväg.

Denna lag tillämpas inte på följande fartyg, om de besiktas inom ett annat adekvat besiktningssystem:

- 1) försvarsmaktens eller gränsbevakningsväsendets fartyg som inte regelbundet används i allmän trafik för transport av passagerare eller gods, eller på
- 2) fartyg som används för sådan frivillig sjöräddning som inte är kommersiell verksamhet.

64 §

Utförare av skeppsmätning

Skeppsmätning av finska fartyg utförs av Transport- och kommunikationsverket, erkända klassificeringssällskap eller av skeppsmätare som utsetts av Transport- och kommunikationsverket och som inte är anställda hos Transport- och kommunikationsverket.

66 §

Ansökan om och ordnande av skeppsmätning

Redaren eller dennes ombud ska skriftligen ansöka om skeppsmätning hos Transport- och kommunikationsverket, ett erkänt klassificeringssällskap eller en utsedd skeppsmätare.

Transport- och kommunikationsverket meddelar föreskrifter om de uppgifter som ska fogas till ansökan, ansökningstidpunkten och ordnandet av skeppsmätning.

67 §

Skeppsmätning och mätbrev

Ett fartyg med en längd av minst 12 meter ska mätas innan det sätts i trafik som ett finskt fartyg. På begäran av redaren eller fartygets befälhavare kan också ett fartyg med en längd som underskrider 12 meter mätas.

När fartygsbygget nått ett sådant stadium att fartygets övre däck är på plats kan skeppsmätaren ombes upprätta en tillfällig mätblankett för underdäcksutrymmet.

På basis av skeppsmätningen utfärdar Transport- och kommunikationsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap för fartyget ett mätbrev enligt skeppsmätningkonventionen.

71 §

Mätbrev för Suez kanal och Panama kanal

På begäran av redaren eller fartygets befälhavare kan Transport- och kommunikationsverket för ett finskt fartyg utfärda ett mätbrev på engelska för Suez kanal eller för Panama kanal. Ett sådant mätbrev kan också utfärdas för ett utländskt fartyg i en finsk hamn, om redaren eller fartygets befälhavare anhåller om det hos Transport- och kommunikationsverket.

Utfärdandet av ett mätbrev för Suez kanal eller för Panama kanal ska göras i enlighet med de regler för skeppsmätning som vid respektive tidpunkt gäller för Suez kanal och Panama kanal.

73 §

Ändringar som påverkar uppgifterna i mätbrevet

Om ett fartyg, efter det att det har försetts med ett mätbrev, har undergått ändringar som påverkar dräktigheten, ska redaren eller fartygets befälhavare underrätta Transport- och kommunikationsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap om detta utan dröjsmål. Fartygets dräktighet ska fastställas på nytt och för fartyget ska utfärdas ett nytt mätbrev enligt skeppsmätningkonventionen och med iakttagande av den tidsbegränsning som anges i skeppsmätningkonventionen.

Bestämmelserna i 1 mom. tillämpas också när rum som inte är märkta som lastrum används som lastrum.

Om ändringar som avses i 1 mom. konstateras på ett utländskt fartyg som har ett mätbrev enligt skeppsmätningkonventionen, ska Transport- och kommunikationsverket underrätta skeppsmätningmyndigheterna i fartygets flaggstat om detta.

Om fartygets namn eller hemort ändras eller uppgifterna om fartyget ändras på något annat sätt som påverkar uppgifterna i mätbrevet, ska redaren eller dennes ombud utan dröjsmål skriftligen ansöka om ett nytt mätbrev hos Transport- och kommunikationsverket.

Denna lag träder i kraft den 20 .

2.

Lag

om ändring av 11 e och 23 § i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten (370/1995) 11 e § samt det inledande stycket i 23 § och 23 § 4 punkten, sådana de lyder, 11 e § i lag 1138/2010 samt det inledande stycket i 23 § och 23 § 4 punkten i lag 543/2004, som följer:

11 e §

Undantag

En sådan obligatorisk inspektion av ett fartyg som avses i PSC-direktivet behöver inte förrättas, om

- 1) tillsynsmyndigheten anser att inspektionen skulle äventyra inspektörens, fartygets, besättningens eller hamnens säkerhet eller skada den marina miljön,
- 2) fartyget anlöper hamnen nattetid annars än i reguljär trafik, eller
- 3) fartyget anlöper en ankarplats nattetid eller om fartygets besök vid ankarplatsen varar en så kort tid att en inspektion inte kan förrättas på ett tillfredsställande sätt.

I det fall att en inspektion inte förrättas ska tillsynsmyndigheten registrera detta i inspektionsdatabasen.

23 §

Närmare bestämmelser och föreskrifter

Genom förordning av statsrådet får det för verkställigheten av PSC-direktivet bestämmas om

4) kontroll av besättningens behörighet, kommunikationsförmåga och språkkunskaper med beaktande av bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/993 om minimikrav på utbildning för sjöfolk,

Denna lag träder i kraft den 20 . _____

3.

Lag

om ändring av 2 och 13 § i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg (1687/2009) 2 § 3 punkten och rubriken för 13 §, sådana de lyder i lag 976/2018, som följer:

2 §

Definitioner

I denna lag och i de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den avses med

3) *direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk* Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/993 om minimikrav på utbildning för sjöfolk,

13 §

Avsteg från behörighetskraven för däck- och maskinbefälet

Denna lag träder i kraft den 20 .

4.

Lag

om ändring av lagen om transportservice

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om transportservice (320/2017) 13 §, 97 § 2 punkten och 268 § 1 mom., sådana de lyder, 13 § i lag 371/2019, 97 § 2 punkten i lag 301/2018 och 268 § 1 mom. i lagarna 731/2018 och 299/2021, samt
fogas till 17 §, sådan den lyder i lag 60/2022, ett nytt 3 mom., varvid det nuvarande 3 mom. blir 4 mom., till 262 §, sådan den lyder i lag 60/2022, ett nytt 2 mom. och till 262 a §, sådan den lyder i lag 60/2022, ett nytt 2 mom. som följer:

13 §

Betraktande av innehavare av person- eller godstrafiktillstånd som riskföretag

Som riskföretag enligt artikel 12 i EU:s förordning om trafikidkare betraktas en innehavare av person- eller godstrafiktillstånd som definieras som riskföretag enligt följande förordningar:

1) kommissionens förordning (EU) 2016/403 om komplettering av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 vad gäller klassificeringen av allvarliga överträdelse av unionens bestämmelser som kan leda till att vägtransportföretaget förlorar sitt goda anseende, och om ändring av bilaga III till Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG, och

2) kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/695 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG vad gäller den gemensamma formeln för beräkning av ett transportföretags riskvärdering.

17 §

Fordon som används i trafik

Innehavare av godstrafiktillstånd får använda hyrda motordrivna fordon som är registrerade i en annan medlemsstat i Europeiska unionen för godstrafik under en period av två på varandra följande månader under ett kalenderår utan att fordonet är registrerat i Finland. Innehavare av godstrafiktillstånd ska innan ett sådant fordon används meddela Transport- och kommunikationsverket fordonets registreringstecken och hyresavtalets längd, vilka om villkoren uppfylls antecknas i det trafik- och transportregister som avses i 216 §. Hyresavtalets längd får vara högst två månader. Antalet sådana hyrda fordon får uppgå till högst 25 procent av företagets fordonspark av motordrivna fordon som är registrerade för tillståndspliktig godstrafik. Om ett företag har en fordonspark av motordrivna fordon bestående av två eller tre fordon, får företaget använda ett sådant hyrt fordon. I ett sådant hyrt fordon ska i elektroniskt format eller på papper medföras fordonets registreringsintyg samt hyresavtalet eller en bestyrkt kopia av det samt, om föraren inte är den som egentligen hyr fordonet, arbetsavtalet eller en bestyrkt kopia av det.

Commented [PK(1)]: Huom.

97 §

Definitioner gällande behörighet för fartygspersonal

I detta kapitel avses med

2) direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/993 om minimikrav på utbildning för sjöfolk,

262 §

Olovligt bedrivande av yrkesmässig trafik

Även en innehavare av godstrafiktillstånd som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet bedriver tillståndspliktig godstransport på väg utan det i artikel 5 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik avsedda förtillstånd ska för olovligt bedrivande av yrkesmässig trafik dömas till böter.

262 a §

Felaktig registrering av fordon som används i trafik

För felaktig registrering av fordon som används i trafik döms även en innehavare av godstrafiktillstånd som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet inte har meddelat Transport- och kommunikationsverket registreringstecknet och hyresavtalets längd för ett motordrivet fordon som hyrs i en annan medlemsstat i Europeiska unionen.

268 §

Förseelser som gäller handlingar för ett motordrivet fordon och uppgifter om tillståndspliktig trafik

Föraren av ett motordrivet fordon kan påföras en avgift för trafikförseelse på 40 euro, om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot skyldigheten att medföra handlingar enligt

- 1) artikel 4.6 eller artikel 5 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik eller artikel 19.1 i EU:s förordning om internationell busstrafik,
- 2) 17 § 3 mom.,
- 3) 39 §, eller
- 4) 151 § 2 mom. 1 punkten.

Denna lag träder i kraft den 20 .

Bestämmelserna i 17 § 3 mom., 262 a § 2 mom. och 268 § 1 mom. träder dock i kraft först den 6 augusti 2023.

5.

Lag

om ändring av vissa bestämmelser i lagen om passagerarfartygs personlistor

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

Genom denna lag upphävs i lagen om passagerarfartygs personlistor (1038/2009) 5 § 3 mom., 6 § 3 mom., 7 § 3 mom., 9–11 §, 12 § 2 mom., 13 och 14 §, 15 § 1 mom., 18 § 1 mom. 5–9 punkten, 22 och 23 § samt 24 § 4 mom., av dem 5 § 3 mom., 6 § 3 mom., 7 § 3 mom., 12 § 2 mom., 15 § 1 mom. och 18 § 1 mom. 5–9 punkten sådana de lyder i lag 171/2019, 10, 13, 14 och 22 § sådana de lyder i lag 988/2018 samt 24 § 4 mom. sådant det lyder i lag 1536/2019.

2 §

Denna lag träder i kraft den 20 .

6.

Lag

om ändring av 9 kap. 1 § i miljöskyddslagen för sjöfarten

I enlighet med riksdagens beslut
föogas till 9 kap. 1 § i miljöskyddslagen för sjöfarten (1672/2009), sådan paragrafen lyder i lag
669/2021, ett nytt 6 mom. som följer:

9 kap.

Hur avfall tas emot i hamn

1 §

Mottagningsanordningar för avfall i hamn

Hamninnehavaren ska ordna behövlig utbildning för hamnpersonalen, så att de förvärvar och
upprätthåller väsentlig och uppdaterad kunskap för sina uppgifter. Vid utbildningen ska det sär-
skilt tas hänsyn till eventuell hantering av farliga ämnen i hamnen.

Denna lag träder i kraft den 20 .

Helsingfors den 10 november 2022

Statsminister

Sanna Marin

Kommunikationsminister Timo Harakka

1.

Lag

om ändring av lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg

I enlighet med riksdagens beslut:
ändras i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (1686/2009) 3, 64, 66, 67, 71 och 73 §, sådana de lyder, 3 § delvis ändrad i lag 783/2019 samt 64, 66, 67, 71 och 73 § i lag 946/2018, som följer:

Gällande lydelse

3 §

Fartyg på vilka lagen tillämpas

Denna lag tillämpas på finska fartyg på finskt vattenområde och utanför finskt vattenområde samt på utländska fartyg på finskt vattenområde enligt vad som bestäms nedan.

Denna lag tillämpas på finska fiskefartyg som har en längd av minst 10 meter. Inom fartområde I för inrikes fart tillämpas lagen dock endast på fiskefartyg som har en längd av minst 12 meter. Lagen tillämpas dessutom på utländska fiskefartyg i klass III som används för fångst på Finlands territorialvatten eller som lossar fångsten i en finsk hamn. Denna lag tillämpas inte på fritidsbåtar, nöjesfartyg och hyresbåtar.

Denna lag tillämpas inte på följande fartyg, om de besiktas inom ett annat adekvat besiktningssystem:

- 1) försvarsmaktens eller gränsbevakningsväsendets fartyg som inte regelbundet används i allmän trafik för transport av passagerare eller gods, eller på
- 2) fartyg som används för sådan frivillig sjöräddning som inte är kommersiell verksamhet.

Föreslagen lydelse

3 §

Fartyg på vilka lagen tillämpas

Denna lag tillämpas på finska fartyg på finskt vattenområde och utanför finskt vattenområde samt på utländska fartyg på finskt vattenområde enligt vad som föreskrivs nedan.

Denna lag tillämpas på finska fiskefartyg som har en längd av minst 10 meter. Inom fartområde I för inrikes fart tillämpas lagen dock endast på fiskefartyg som har en längd av minst 12 meter. Lagen tillämpas dessutom på utländska fiskefartyg i klass III som används för fångst på Finlands territorialvatten eller som lossar fångsten i en finsk hamn.

Denna lag tillämpas inte på fritidsbåtar, nöjesfartyg, hyresbåtar och inte heller på sådana vajerfärjor som styrs med hjälp av en styrlina eller någon annan av Transport- och kommunikationsverket godkänd anordning som ersätter styrlinan och vilka enligt 6 § i lagen om trafiksystem och landsvägar (503/2005) inte hör till en landsväg.

Denna lag tillämpas inte på följande fartyg, om de besiktas inom ett annat adekvat besiktningssystem:

- 1) försvarsmaktens eller gränsbevakningsväsendets fartyg som inte regelbundet används i allmän trafik för transport av passagerare eller gods, eller på
- 2) fartyg som används för sådan frivillig sjöräddning som inte är kommersiell verksamhet.

Gällande lydelse

64 §

Utförare av skeppsmätning

Skeppsmätning av finska fartyg utförs av Transport- och kommunikationsverket eller av skeppsmätare som utsetts av Transport- och kommunikationsverket och som inte är anställda hos Transport- och kommunikationsverket.

66 §

Ansökan om och ordnande av skeppsmätning

Redaren eller dennes ombud ska skriftligen ansöka om skeppsmätning hos Transport- och kommunikationsverket eller en utsedd skeppsmätare.

Transport- och kommunikationsverket meddelar föreskrifter om de uppgifter som ska fogas till ansökan, ansökningstidpunkten och ordnandet av skeppsmätning.

67 §

Skeppsmätning och måtbrev

Ett fartyg med en längd av minst 12 meter ska mätas innan det sätts i trafik som ett finskt fartyg. På begäran av redaren eller fartygets befälhavare kan också ett fartyg med en längd som underskrider 12 meter mätas.

När fartygsbygget nått ett sådant stadium att fartygets övre däck är på plats kan skeppsmätaren ombes upprätta en tillfällig mätblankett för underdäcksutrymmet.

På basis av skeppsmätningen utfärdar Transport- och kommunikationsverket för fartyget ett måtbrev enligt skeppsmätningkonventionen.

71 §

Måtbrev för Suez kanal och Panama kanal

På begäran av redaren eller fartygets befälhavare kan Transport- och kommunikationsverket för ett finskt fartyg utfärda ett måtbrev

Föreslagen lydelse

64 §

Utförare av skeppsmätning

Skeppsmätning av finska fartyg utförs av Transport- och kommunikationsverket, *erkända klassificeringssällskap* eller av skeppsmätare som utsetts av Transport- och kommunikationsverket och som inte är anställda hos Transport- och kommunikationsverket.

66 §

Ansökan om och ordnande av skeppsmätning

Redaren eller dennes ombud ska skriftligen ansöka om skeppsmätning hos Transport- och kommunikationsverket, *ett erkänt klassificeringssällskap* eller en utsedd skeppsmätare.

Transport- och kommunikationsverket meddelar föreskrifter om de uppgifter som ska fogas till ansökan, ansökningstidpunkten och ordnandet av skeppsmätning.

67 §

Skeppsmätning och måtbrev

Ett fartyg med en längd av minst 12 meter ska mätas innan det sätts i trafik som ett finskt fartyg. På begäran av redaren eller fartygets befälhavare kan också ett fartyg med en längd som underskrider 12 meter mätas.

När fartygsbygget nått ett sådant stadium att fartygets övre däck är på plats kan skeppsmätaren ombes upprätta en tillfällig mätblankett för underdäcksutrymmet.

På basis av skeppsmätningen utfärdar Transport- och kommunikationsverket *eller ett erkänt klassificeringssällskap* för fartyget ett måtbrev enligt skeppsmätningkonventionen.

71 §

Måtbrev för Suez kanal och Panama kanal

På begäran av redaren eller fartygets befälhavare kan Transport- och kommunikationsverket för ett finskt fartyg utfärda ett måtbrev

Gällande lydelse

på engelska för Suez kanal eller för Panama kanal. Ett sådant mätbrev kan också utfärdas för ett utländskt fartyg i en finsk hamn, om redaren eller fartygets befälhavare anhåller om det hos Transport- och kommunikationsverket.

Skeppsmätningen och fastställandet av dräktigheten ska genomföras i enlighet med de regler för skeppsmätning som vid respektive tidpunkt gäller för Suez kanal och Panama kanal.

73 §

Ändringar som påverkar uppgifterna i mätbrevet

Om ett fartyg, efter det att det har försetts med ett mätbrev, har undergått ändringar som påverkar dräktigheten, ska redaren eller fartygets befälhavare underrätta Transport- och kommunikationsverket om detta utan dröjsmål. Fartygets dräktighet ska fastställas på nytt och för fartyget ska utfärdas ett nytt mätbrev enligt skeppsmätningkonventionen och med iakttagande av den tidsbegränsning som anges i skeppsmätningkonventionen.

Bestämmelserna i 1 mom. tillämpas också när rum som inte är märkta som lastrum används som lastrum.

Om ändringar som avses i 1 mom. konstateras på ett utländskt fartyg som har ett mätbrev enligt skeppsmätningkonventionen, ska Transport- och kommunikationsverket underrätta skeppsmätningmyndigheterna i fartygets flaggstat om detta.

Om fartygets namn eller hemort ändras eller uppgifterna om fartyget ändras på något annat sätt som påverkar uppgifterna i mätbrevet, ska redaren eller dennes ombud utan dröjsmål skriftligen ansöka om ett nytt mätbrev hos Transport- och kommunikationsverket.

Föreslagen lydelse

på engelska för Suez kanal eller för Panama kanal. Ett sådant mätbrev kan också utfärdas för ett utländskt fartyg i en finsk hamn, om redaren eller fartygets befälhavare anhåller om det hos Transport- och kommunikationsverket.

Utfärdandet av ett mätbrev för Suez kanal eller för Panama kanal ska göras i enlighet med de regler för skeppsmätning som vid respektive tidpunkt gäller för Suez kanal och Panama kanal.

73 §

Ändringar som påverkar uppgifterna i mätbrevet

Om ett fartyg, efter det att det har försetts med ett mätbrev, har undergått ändringar som påverkar dräktigheten, ska redaren eller fartygets befälhavare underrätta Transport- och kommunikationsverket *eller ett erkänt klassificeringssällskap* om detta utan dröjsmål. Fartygets dräktighet ska fastställas på nytt och för fartyget ska utfärdas ett nytt mätbrev enligt skeppsmätningkonventionen och med iakttagande av den tidsbegränsning som anges i skeppsmätningkonventionen.

Bestämmelserna i 1 mom. tillämpas också när rum som inte är märkta som lastrum används som lastrum.

Om ändringar som avses i 1 mom. konstateras på ett utländskt fartyg som har ett mätbrev enligt skeppsmätningkonventionen, ska Transport- och kommunikationsverket underrätta skeppsmätningmyndigheterna i fartygets flaggstat om detta.

Om fartygets namn eller hemort ändras eller uppgifterna om fartyget ändras på något annat sätt som påverkar uppgifterna i mätbrevet, ska redaren eller dennes ombud utan dröjsmål skriftligen ansöka om ett nytt mätbrev hos Transport- och kommunikationsverket.

Denna lag träder i kraft den 20 .

2.

Lag

om ändring av 11 e och 23 § i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten (370/1995) 11 e § samt det inledande stycket i 23 § och 23 § 4 punkten, sådana de lyder, 11 e § i lag 1138/2010 samt det inledande stycket i 23 § och 23 § 4 punkten i lag 543/2004, som följer:

Gällande lydelse

11 e §

Undantag

En sådan obligatorisk inspektion av ett fartyg som avses i PSC-direktivet behöver inte förrättas, om

1) tillsynsmyndigheten anser att inspektionen skulle äventyra inspektörens, fartygets, besättningens eller hamnens säkerhet eller skada den marina miljön,

2) fartyget anlöper hamnen nattetid annars än i reguljär trafik, eller

3) fartyget anlöper en ankarplats nattetid eller om fartygets besök i hamnen eller vid ankarplatsen varar en så kort tid att en inspektion inte kan förrättas på ett tillfredsställande sätt.

I det fall att en inspektion inte förrättas ska tillsynsmyndigheten registrera detta i inspektionsdatabasen.

23 §

Närmare bestämmelser och föreskrifter

Genom förordning av statsrådet kan för verkställighet av *PSC-direktivet* bestämmas om

4) kontroll av besättningens behörighet, kommunikationsförmåga och språkkunskaper med beaktande av bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/25/EG om minimikrav på utbildning för sjöfolk,

Föreslagen lydelse

11 e §

Undantag

En sådan obligatorisk inspektion av ett fartyg som avses i PSC-direktivet behöver inte förrättas, om

1) tillsynsmyndigheten anser att inspektionen skulle äventyra inspektörens, fartygets, besättningens eller hamnens säkerhet eller skada den marina miljön,

2) fartyget anlöper hamnen nattetid annars än i reguljär trafik, eller

3) fartyget anlöper en ankarplats nattetid eller om fartygets besök vid ankarplatsen varar en så kort tid att en inspektion inte kan förrättas på ett tillfredsställande sätt.

I det fall att en inspektion inte förrättas ska tillsynsmyndigheten registrera detta i inspektionsdatabasen.

23 §

Närmare bestämmelser och föreskrifter

Genom förordning av statsrådet får det för verkställigheten av *PSC-direktivet* bestämmas om

4) kontroll av besättningens behörighet, kommunikationsförmåga och språkkunskaper med beaktande av bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/993 om minimikrav på utbildning för sjöfolk,

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse
Denna lag träder i kraft den 20 .

3.

Lag

om ändring av 2 och 13 § i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg (1687/2009) 2 § 3 punkten och rubriken för 13 §, sådana de lyder i lag 976/2018, som följer:

Gällande lydelse

2 §

Definitioner

I denna lag och i de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den avses med

3) direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/106/EG om minimikrav på utbildning för sjöfolk

13 §

Avsteg från den i bemanningscertifikatet bestämda behörigheten

Föreslagen lydelse

2 §

Definitioner

I denna lag och i de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den avses med

3) direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/993 om minimikrav på utbildning för sjöfolk,

13 §

Avsteg från behörighetskraven för däck- och maskinbefälet

Denna lag träder i kraft den 20 .

4.

Lag

om ändring av lagen om transportservice

I enlighet med riksdagens beslut *ändras* i lagen om transportservice (320/2017) 13 §, 97 § 2 punkten och 268 § 1 mom., sådana de lyder, 13 § i lag 371/2019, 97 § 2 punkten i lag 301/2018 och 268 § 1 mom. i lagarna 731/2018 och 299/2021, samt *fogas* till 17 §, sådan den lyder i lag 60/2022, ett nytt 3 mom., varvid det nuvarande 3 mom. blir 4 mom., till 262 §, sådan den lyder i lag 60/2022, ett nytt 2 mom. och till 262 a §, sådan den lyder i lag 60/2022, ett nytt 2 mom. som följer:

Gällande lydelse

13 §

Betraktande av innehavare av person- eller godstrafiktillstånd som riskföretag

Som riskföretag enligt artikel 12 i EU:s förordning om trafikidkare betraktas en innehavare av person- eller godstrafiktillstånd som har dömts till straff eller påförts sanktioner för sådana brott eller förseelser som avses i 8 § 1 mom. eller 9 § 1 mom. och gärningarnas antal motsvarar det som anges i de bestämmelserna. Som riskföretag betraktas också en innehavare av person- eller godstrafiktillstånd vars trafikansvarige, verkställande direktör eller ansvariga bolagsman har dömts till straff eller påförts sanktioner för sådana brott eller förseelser som anges i 8 § 1 mom. och gärningarnas antal motsvarar det som anges i den bestämmelsen.

En innehavare av person- eller godstrafiktillstånd upphör att vara ett riskföretag, om varken företaget eller dess trafikansvarige, den verkställande direktören eller en ansvarig bolagsman under det senaste året har dömts

Föreslagen lydelse

13 §

Betraktande av innehavare av person- eller godstrafiktillstånd som riskföretag

Som riskföretag enligt artikel 12 i EU:s förordning om trafikidkare betraktas en innehavare av person- eller godstrafiktillstånd som *definieras som riskföretag enligt följande förordningar:*

1) *kommissionens förordning (EU) 2016/403 om komplettering av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 vad gäller klassificeringen av allvarliga överträdelser av unionens bestämmelser som kan leda till att vägtransportföretaget förlorar sitt goda anseende, och om ändring av bilaga III till Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG, och*

2) *kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/695 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG vad gäller den gemensamma formeln för beräkning av ett transportföretags riskvärdering.*

(momentet stryks)

Gällande lydelse

för nya brott eller förseelser, eller om det totala antalet brott eller förseelser har sjunkit under det antal som föreskrivs i 8 § 1 mom. eller 9 § 1 mom.

17 §

Fordon som används i trafik

(nya)

Föreslagen lydelse

17 §

Fordon som används i trafik

Innehavare av godstrafiktillstånd får använda hyrda motordrivna fordon som är registrerade i en annan medlemsstat i Europeiska unionen för godstrafik under en period av två på varandra följande månader under ett kalenderår utan att fordonet är registrerat i Finland. Innehavare av godstrafiktillstånd ska innan ett sådant fordon används meddela Transport- och kommunikationsverket fordonets registreringsstecken och hyresavtalets längd, vilka om villkoren uppfylls antecknas i det trafik- och transportregister som avses i 216 §. Hyresavtalets längd får vara högst två månader. Antalet sådana hyrda fordon får uppgå till högst 25 procent av företagens fordonspark av motordrivna fordon som är registrerade för tillståndspliktig godstrafik. Om ett företag har en fordonspark av motordrivna fordon bestående av två eller tre fordon, får företaget använda ett sådant hyrt fordon. I ett sådant hyrt fordon ska i elektroniskt format eller på papper medföras fordonets registreringsintyg samt hyresavtalet eller en bestyrkt kopia av det samt, om föraren inte är den som egentligen hyr fordonet, arbetsavtalet eller en bestyrkt kopia av det.

97 §

Definitioner gällande behörighet för fartygspersonal

I detta kapitel avses med

2) direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/106/EG om minimikrav på utbildning för sjöfolk,

97 §

Definitioner gällande behörighet för fartygspersonal

I detta kapitel avses med

2) direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/993 om minimikrav på utbildning för sjöfolk,

Gällande lydelse

262 §

Olovligt bedrivande av yrkesmässig trafik

(nya)

262 a §

Felaktig registrering av fordon som används i trafik

(nya)

268 §

Förseelser som gäller handlingar för ett motordrivet fordon och uppgifter om tillståndspliktig trafik

Föraren av ett motordrivet fordon kan påföras en avgift för trafikförseelse på 40 euro, om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot skyldigheten att medföra handlingar enligt

1) artikel 4.6 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik eller artikel 19.1 i EU:s förordning om internationell busstrafik,

2) 39 §, eller

3) 151 § 2 mom. 1 punkten.

Föreslagen lydelse

262 §

Olovligt bedrivande av yrkesmässig trafik

Även en innehavare av godstrafiktillstånd som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet bedriver tillståndspliktig godstransport på väg utan det i artikel 5 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik avsedda förartillstånd ska för olovligt bedrivande av yrkesmässig trafik dömas till böter.

262 a §

Felaktig registrering av fordon som används i trafik

För felaktig registrering av fordon som används i trafik döms även en innehavare av godstrafiktillstånd som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet inte har meddelat Transport- och kommunikationsverket registreringsstecknet och hyresavtalets längd för ett motordrivet fordon som hyrs i en annan medlemsstat i Europeiska unionen.

268 §

Förseelser som gäller handlingar för ett motordrivet fordon och uppgifter om tillståndspliktig trafik

Föraren av ett motordrivet fordon kan påföras en avgift för trafikförseelse på 40 euro, om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot skyldigheten att medföra handlingar enligt

1) artikel 4.6 eller artikel 5 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik eller artikel 19.1 i EU:s förordning om internationell busstrafik,

2) 17 § 3 mom.,

3) 39 §, eller

4) 151 § 2 mom. 1 punkten.

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

Denna lag träder i kraft den 20 .

Bestämmelserna i 17 § 3 mom., 262 a § 2 mom. och 268 § 1 mom. träder dock i kraft först den 6 augusti 2023.

5.

Lag

om ändring av vissa bestämmelser i lagen om passagerarfartygs personlistor

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

Gällande lydelse

(nya)

Föreslagen lydelse

1 §

Genom denna lag upphävs i lagen om passagerarfartygs personlistor (1038/2009) 5 § 3 mom., 6 § 3 mom., 7 § 3 mom., 9–11 §, 12 § 2 mom., 13 och 14 §, 15 § 1 mom., 18 § 1 mom. 5–9 punkten, 22 och 23 § samt 24 § 4 mom., av dem 5 § 3 mom., 6 § 3 mom., 7 § 3 mom., 12 § 2 mom., 15 § 1 mom. och 18 § 1 mom. 5–9 punkten sådana de lyder i lag 171/2019, 10, 13, 14 och 22 § sådana de lyder i lag 988/2018 samt 24 § 4 mom. sådant det lyder i lag 1536/2019.

2 §

Denna lag träder i kraft den 20 .

5 §

5 §

Räkning av och anmälan om antalet personer

Bolaget ska se till att de som är ombord på ett passagerarfartyg före fartygets avgång från en hamn räknas och att antalet anmäls till fartygets befälhavare samt till den gemensamma kontaktpunkten eller till den utsedda myndigheten.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare tekniska föreskrifter om anmälan och om de system som ska användas för anmälan.

I stället för att anmäla uppgifterna till den i 1 mom. avsedda gemensamma kontaktpunkten eller utsedda myndigheten får bolaget anmäla uppgifterna till den person som bolaget utsett att föra personlistan eller i ett annat motsvarande landbaserat system som bolaget har

Räkning av och anmälan om antalet personer

Bolaget ska se till att de som är ombord på ett passagerarfartyg före fartygets avgång från en hamn räknas och att antalet anmäls till fartygets befälhavare samt till den gemensamma kontaktpunkten eller till den utsedda myndigheten.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare tekniska föreskrifter om anmälan och om de system som ska användas för anmälan.

(upphävs 3 mom.)

Gällande lydelse
och som den som för personlistan ansvarar för.

6 §

Anmälan av personuppgifter

Om ett passagerarfartygs resa sträcker sig mer än 20 nautiska mil från hamnen, ska bolaget utöver det som föreskrivs i 5 § 1 mom. se till att de ombordvarandes efternamn, förnamn, kön, nationalitet och födelsestid antecknas.

Bolaget ska se till att personuppgifterna samlas in innan fartyget avgår från hamnen och senast 15 minuter efter avgången lämnas till den gemensamma kontaktpunkten.

I stället för att lämna personuppgifterna till den gemensamma kontaktpunkt som avses i 2 mom. får bolaget lämna uppgifterna till den person som bolaget utsett att föra personlistan eller i ett annat motsvarande landbaserat system som bolaget har och som den som för personlistan ansvarar för.

Om ett passagerarfartyg går i trafik mellan två hamnar eller fartygets resor börjar från samma hamn där de slutar utan att fartyget däremellan besöker någon annan hamn inom område D i Finland, är det dock undantaget den antecknings- och anmälningsskyldighet som avses i 1 och 2 mom.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare tekniska föreskrifter om lämnande av de uppgifter som avses i 1 mom.

7 §

Anmälan av särskilda uppgifter

På en internationell resa, eller om personuppgifterna ska antecknas enligt 6 §, ska på passagerarens eller dennes vårdnadshavares begäran dessutom antecknas ett sådant behov av vård eller assistans som föranleds av ålderdom, funktionsnedsättning eller någon annan omständighet och som är av betydelse vid en räddningsaktion, samt om passageraren eller dennes vårdnadshavare så önskar ett telefonnummer för nödsituationer.

Föreslagen lydelse

6 §

Anmälan av personuppgifter

Om ett passagerarfartygs resa sträcker sig mer än 20 nautiska mil från hamnen, ska bolaget utöver det som föreskrivs i 5 § 1 mom. se till att de ombordvarandes efternamn, förnamn, kön, nationalitet och födelsestid antecknas.

Bolaget ska se till att personuppgifterna samlas in innan fartyget avgår från hamnen och senast 15 minuter efter avgången lämnas till den gemensamma kontaktpunkten.

(upphävs 3 mom.)

Om ett passagerarfartyg går i trafik mellan två hamnar eller fartygets resor börjar från samma hamn där de slutar utan att fartyget däremellan besöker någon annan hamn inom område D i Finland, är det dock undantaget den antecknings- och anmälningsskyldighet som avses i 1 och 2 mom.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare tekniska föreskrifter om lämnande av de uppgifter som avses i 1 mom.

7 §

Anmälan av särskilda uppgifter

På en internationell resa, eller om personuppgifterna ska antecknas enligt 6 §, ska på passagerarens eller dennes vårdnadshavares begäran dessutom antecknas ett sådant behov av vård eller assistans som föranleds av ålderdom, funktionsnedsättning eller någon annan omständighet och som är av betydelse vid en räddningsaktion, samt om passageraren eller dennes vårdnadshavare så önskar ett telefonnummer för nödsituationer.

Gällande lydelse

Bolaget ska säkerställa att de uppgifter som avses i 1 mom. antecknas och innan fartyget avgår från en hamn anmäls till fartygets befälhavare och till den gemensamma kontaktpunkten.

I stället för att lämna uppgifterna till den gemensamma kontaktpunkt som avses i 2 mom. får bolaget lämna uppgifterna till den som bolaget utsett att föra personlistan eller i ett annat motsvarande landbaserat system som bolaget har och som den som för personlistan ansvarar för.

9 §

Syftet med systemet för personlistor

Syftet med systemet för personlistor är att förbättra säkerheten och räddningsmöjligheterna för passagerarna och fartygspersonalen samt effektivisera efterspanings- och räddningsverksamheten och utredningarna efter en eventuell olycka.

10 §

Upprättande och godkännande av ett system för personlistor samt utseende av en person att föra personlistan

Ett bolag vars passagerarfartyg är inskrivet i det trafik- och transportregister som förs av Transport- och kommunikationsverket eller i det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland ska upprätta ett system för personlistor, om bolaget i enlighet med 5 § ska räkna och anmäla antalet personer ombord på passagerarfartyget eller i enlighet med 6 § ska anteckna och anmäla de ombordvarandes personuppgifter. På samma eller liknande rutter får det inte användas olika system utan särskilda skäl.

Bolaget ska ansöka om Transport- och kommunikationsverkets godkännande av systemet för personlistor innan det tas i bruk. Bolaget ska utse en person att föra personlistan och anmäla dennes kontaktuppgifter till Transport- och kommunikationsverket. Bolaget ska

Föreslagen lydelse

Bolaget ska säkerställa att de uppgifter som avses i 1 mom. antecknas och innan fartyget avgår från en hamn anmäls till fartygets befälhavare och till den gemensamma kontaktpunkten.

(upphävs 3 mom.)

9 §

Syftet med systemet för personlistor

(upphävs)

10 §

Upprättande och godkännande av ett system för personlistor samt utseende av en person att föra personlistan

(upphävs)

Gällande lydelse

också lämna Transport- och kommunikationsverket övriga uppgifter och utredningar som behövs för godkännandet av systemet.

Transport- och kommunikationsverket ska godkänna systemet, om det uppfyller kraven enligt denna lag.

Om systemet för personlistor genomgår väsentliga ändringar, ska bolaget ansöka om Transport- och kommunikationsverkets godkännande av ändringarna.

11 §

Uppgifterna i systemet för personlistor

För systemet för personlistor får bolaget och den som utsetts att föra personlistan samla in och lagra

- 1) de uppgifter om antalet personer som avses i 5 §,
- 2) de personuppgifter som avses i 6 §,
- 3) de särskilda uppgifter om passagerare som avses i 7 §,
- 4) specificerade uppgifter om fartyget, dess avgångs- och ankomsttider och rutter.

12 §

Insamling av uppgifter

Ett bolag ska planera och genomföra den insamling och anmälan av uppgifter som avses i denna lag så att

- 1) inga onödiga dröjsmål uppstår för passagerare vid ombordstigning eller landstigning,
- 2) upprepad insamling av uppgifter undviks under samma eller liknande rutter.

Ett bolag ska genomföra sitt system för personlistor så att

- 1) uppgifterna i systemet är i lättläst form,
- 2) uppgifterna i systemet vid behov är lättillgängliga för Gränsbevakningsväsendet, Transport- och kommunikationsverket, Nödcentralsverket, polisen, Tullen, Olycksutredningscentralen och i räddningslagen (379/2011) avsedda räddningsmyndigheter och räddningsverk,

Föreslagen lydelse

11 §

Uppgifterna i systemet för personlistor

(upphävs)

12 §

Insamling av uppgifter

Ett bolag ska planera och genomföra den insamling och anmälan av uppgifter som avses i denna lag så att

- 1) inga onödiga dröjsmål uppstår för passagerare vid ombordstigning eller landstigning,
- 2) upprepad insamling av uppgifter undviks under samma eller liknande rutter.

(upphävs 2 mom.)

Gällande lydelse

3) systemet är användarvänligt,
4) uppgifterna i systemet skyddas genom behövliga tekniska och organisatoriska åtgärder för att de inte oavsiktligt ska raderas eller försvinna, eller oavsiktligt eller lagstridigt utplånas, ändras, utlämnas, avslöjas, överförs eller göras tillgängliga utan tillstånd eller behandlas lagstridigt på något annat sätt.

13 §

Den person som bolaget utsett att föra personlistan

Den person som bolaget utsett att föra personlistan ansvarar för att de uppgifter som avses i 5–7 § bevaras och införs i systemet för personlistor samt för att uppgifterna i en nödsituation eller efter en olycka vidarebefordras till de i 12 § 2 punkten avsedda myndigheter som deltar i efterspanings- och räddningsverksamhet.

Om bolaget utser en ny person att föra personlistan eller kontaktuppgifterna för den som utsetts ändras, ska bolaget göra en anmälan om ändringarna till Transport- och kommunikationsverket.

Transport- och kommunikationsverket ska lämna uppgift om den person som bolaget utsett att föra personlistan och den personens kontaktuppgifter samt ändringar i uppgifterna till sjöräddningscentralen och Nödcentralsverket, av vilka de myndigheter som avses i 12 § 2 punkten kan få uppgifterna vid behov.

14 §

Utlämnande av uppgifter

Ett bolag och den person som bolaget utsett att föra personlistan får för efterspanings- eller räddningsverksamhet samt utredningarna efter en olycka lämna ut uppgifterna i personlistorna och i systemet för personlistor endast till Gränsbevakningsväsendet, Transport- och kommunikationsverket, Nödcentralsverket, polisen, Tullen, Centralen för undersökning av olyckor samt i räddningslagen avsedda räddningsmyndigheter och räddningsverk.

Föreslagen lydelse

13 §

Den person som bolaget utsett att föra personlistan

(upphävs)

14 §

Utlämnande av uppgifter

(upphävs)

Gällande lydelse

Uppgifterna kan också lämnas ut via ett gränssnitt eller annars i elektronisk form.

I fråga om myndigheternas rätt att få uppgifter som avses i denna lag för andra än i 1 mom. avsedda ändamål föreskrivs särskilt.

15 §

Tid för bevarande av personuppgifter

Om inte de personuppgifter som samlats in enligt 6 eller 7 § behövs för efterspanings- eller räddningsverksamhet, eller för klarläggande eller undersökning av en olycka, ska bolaget se till att uppgifterna raderas ur bolagets system för personlistor tidigast 24 timmar och senast 72 timmar efter det att fartyget har anläpt ankomsthavnen.

Om inte de personuppgifter som samlats in enligt 6 eller 7 § behövs för efterspanings- eller räddningsverksamhet, eller för klarläggande eller undersökning av en olycka, ska Transport- och kommunikationsverket se till att personuppgifterna i den gemensamma kontaktpunkten raderas när resan har avslutats tryggt, men senast 60 dagar efter fartygets avgång.

18 §

Förseelse mot bestämmelserna om passagerarfartygs personlistor

Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet

1) försummar räknings- eller anmälnings-skyldigheten enligt 5 §,

2) försummar antecknings- eller anmälnings-skyldigheten enligt 6 §,

3) försummar antecknings- eller anmälnings-skyldigheten enligt 7 §,

4) försummar ombesörjningsskyldigheten enligt 8 §,

5) försummar den skyldighet att upprätta, utse eller anmäla som gäller enligt 10 §,

6) samlar och lagrar uppgifter för systemet för personlistor i strid med det som gäller enligt 11 §,

Föreslagen lydelse

15 §

Tid för bevarande av personuppgifter

(upphävs 1 mom.)

Om inte de personuppgifter som samlats in enligt 6 eller 7 § behövs för efterspanings- eller räddningsverksamhet, eller för klarläggande eller undersökning av en olycka, ska Transport- och kommunikationsverket se till att personuppgifterna i den gemensamma kontaktpunkten raderas när resan har avslutats tryggt, men senast 60 dagar efter fartygets avgång.

18 §

Förseelse mot bestämmelserna om passagerarfartygs personlistor

Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet

1) försummar räknings- eller anmälnings-skyldigheten enligt 5 §,

2) försummar antecknings- eller anmälnings-skyldigheten enligt 6 §,

3) försummar antecknings- eller anmälnings-skyldigheten enligt 7 §,

4) försummar ombesörjningsskyldigheten enligt 8 §,

(upphävs 1 mom. 5 – 9 punkten)

Gällande lydelse

7) försummar den skyldighet att bevara, lagra eller vidarebefordra eller anmäla som gäller enligt 13 § 1 och 2 mom.,

8) lämnar ut uppgifter i strid med den rätt att lämna ut uppgifter som gäller enligt 14 §, eller

9) försummar raderingsskyldigheten enligt 15 § 1 mom.,

ska, om inte strängare eller lika strängt straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för förseelse mot bestämmelserna om passagerarfartygs personlistor dömas till böter.

Den som bryter mot ett åläggande enligt 17 § som har förenats med vite kan inte dömas till straff för samma gärning.

22 §

Föreskrifter om skyddade havsområden och gränserna för dem

Transport- och kommunikationsverket meddelar närmare föreskrifter om de skyddade havsområden som avses i 3 § 11 punkten och om gränserna för dem.

23 §

Avgift för godkännande av system för personlistor

För godkännande av system för personlistor tas det ut en avgift enligt lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992).

24 §

Ändringssökande

Omprövning får begäras i fråga om andra beslut än sådana som har fattas med stöd av 17 §. Bestämmelser om begäran om omprövning finns i förvaltningslagen (434/2003).

Bestämmelser om sökande av ändring i förvaltningsdomstol finns i lagen om rättegång i förvaltningsärenden (808/2019).

Ett beslut av Transport- och kommunikationsverket ska iakttas trots ändringssökande,

Föreslagen lydelse

Den som bryter mot ett åläggande enligt 17 § som har förenats med vite kan inte dömas till straff för samma gärning.

22 §

Föreskrifter om skyddade havsområden och gränserna för dem

(upphävs)

23 §

Avgift för godkännande av system för personlistor

(upphävs)

24 §

Ändringssökande

Omprövning får begäras i fråga om andra beslut än sådana som har fattas med stöd av 17 §. Bestämmelser om begäran om omprövning finns i förvaltningslagen (434/2003).

Bestämmelser om sökande av ändring i förvaltningsdomstol finns i lagen om rättegång i förvaltningsärenden (808/2019).

Ett beslut av Transport- och kommunikationsverket ska iakttas trots ändringssökande,

Gällande lydelse

om inte den myndighet där ändring söks bestämmer något annat.

Bestämmelser om sökande av ändring i en avgift för Transport- och kommunikationsverkets godkännande av system för personlistor finns i lagen om grunderna för avgifter till staten.

Föreslagen lydelse

om inte den myndighet där ändring söks bestämmer något annat.

Denna lag träder i kraft den 20 .

6.

Lag

om ändring av 9 kap. 1 § i miljöskyddslagen för sjöfarten

I enlighet med riksdagens beslut fögas till 9 kap. 1 § i miljöskyddslagen för sjöfarten (1672/2009), sådan paragrafen lyder i lag 669/2021, ett nytt 6 mom. som följer:

Gällande lydelse

9 kap.

Hur avfall tas emot i hamn

1 §

Mottagningsanordningar för avfall i hamn

Föreslagen lydelse

9 kap.

Hur avfall tas emot i hamn

1 §

Mottagningsanordningar för avfall i hamn

Hamninnehavaren ska ordna behövlig utbildning för hamnpersonalen, så att de förvärvat och upprätthåller väsentlig och uppdaterad kunskap för sina uppgifter. Vid utbildningen ska det särskilt tas hänsyn till eventuell hantering av farliga ämnen i hamnen.

Denna lag träder i kraft den 20 .