

**Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagar om ändring av 58 § i lagen om enskilda vägar och av lagen om transportservice samt temporär ändring av lotsningslagen**

**PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

I denna proposition föreslås det att lagen om enskilda vägar och lagen om transportservice ändras och att lotsningslagen ändras temporärt.

Genom ändringen av lagen om enskilda vägar görs det möjligt att delta i ett väglags stämma med hjälp av post eller datakommunikationsförbindelse eller något annat tekniskt hjälpmedel trots vad som anges i lagen om enskilda vägar eller i väglagets stadgar. Ändringen anses vara viktig, eftersom ett mer omfattande utnyttjande av den elektroniska verksamhetsmiljön ökar vägdelägarnas möjligheter att delta i beslutsfattandet vid väglagets stämmor. Under covid-19-epidemin har det förekommit utmaningar när det gäller ordnandet av väglagets stämmor.

Förslaget till ändring av lagen om transportservice hänför sig till en namnändring av det bolag som i lagen benämns Traffic Management Finland Ab. Bolaget ändrade sitt firmanamn till Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab vid ingången av 2021. Bolagets nya firmanamn uppdateras som en teknisk ändring i lagen.

I fråga om lotsningslagen hänför sig propositionen till beredskapen med anledning av covid-19-epidemin och till de störningssituationer som epidemin orsakar på ett sådant sätt att beredskapslagen inte behöver tas i bruk. Syftet är att den behöriga myndigheten ska ha tillgång till ett mångsidigt urval av åtgärder som gäller behörighetskraven för lotsning och giltighetstiden för behörigheterna. Transport- och kommunikationsverkets behörighet ska dock utökas så att den är begränsad och står i proportion till situationen. Genom ändringen av lotsningslagen blir det möjligt att temporärt förlänga giltighetstiden för persontillstånd för lotsning på villkor som avviker från det normala samt att flytta provlotsningen till en senare tidpunkt när nya styrsedlar för lotsar och linjelotsbrev beviljas.

Lagarna avses träda i kraft så snart som möjligt. Avsikten är att ändringen av lotsningslagen ska gälla temporärt till och med den 30 juni 2021.

---

## INNEHÅLL

|                                                                |    |
|----------------------------------------------------------------|----|
| PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL.....                      | 1  |
| MOTIVERING .....                                               | 3  |
| 1 Bakgrund och beredning.....                                  | 3  |
| 1.1 Bakgrund.....                                              | 3  |
| 1.2 Beredning.....                                             | 4  |
| 2 Nuläge och bedömning av nuläget.....                         | 4  |
| 3 Målsättning .....                                            | 7  |
| 4 Förslagen och deras konsekvenser.....                        | 8  |
| 4.1 De viktigaste förslagen.....                               | 8  |
| 4.2 De huvudsakliga konsekvenserna .....                       | 10 |
| 5 Alternativa handlingsvägar.....                              | 13 |
| 5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser.....          | 13 |
| 6 Remissvar .....                                              | 13 |
| 7 Specialmotivering.....                                       | 16 |
| 8 Ikraftträdande.....                                          | 18 |
| 9 Verkställighet och uppföljning .....                         | 19 |
| 10 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning ..... | 19 |
| LAGFÖRSLAG .....                                               | 25 |
| 1. Lag om ändring av 58 § i lagen om enskilda vägar .....      | 25 |
| 2. Lag om ändring av lagen om transportservice .....           | 27 |
| 3. Lag om temporär ändring av lotsningslagen .....             | 29 |
| BILAGA .....                                                   | 31 |
| PARALLELLTEXT .....                                            | 31 |
| 1. Lag om ändring av 58 § i lagen om enskilda vägar .....      | 31 |
| 2. Lag om ändring av lagen om transportservice .....           | 33 |
| 3. Lag om temporär ändring av lotsningslagen .....             | 36 |

## MOTIVERING

### 1 Bakgrund och beredning

#### 1.1 Bakgrund

Vikten av att använda distansförbindelser har aktualiserats under covid-19-epidemin, och därför anses det viktigt och aktuellt att utöka möjligheterna att delta på distans. Förslaget till ändring av lagen om enskilda vägar gör det möjligt att hålla väglagens stämmor i en elektronisk verksamhetsmiljö utan att väglaget har fattat beslut om saken vid stämman eller skrivit in det i sina stadgar. Genom denna ändring förverkligas målet att främja digitaliseringen av trafiken och logistiken i regeringsprogrammet för statsminister Sanna Marins regering.

I lagen om transportservice (320/2017) finns det bestämmelser om interoperabiliteten mellan informationen om mobilitetstjänster och informationen och informationssystemen. Efter den ändring som trädde i kraft vid ingången av 2021 (1256/2020, RP 202/2020 rd) kan Transport- och kommunikationsverket skaffa en tjänst för mobilitetsinformation och dess direkta produktions-, underhålls- och utvecklingsuppgifter av Traffic Management Finland Ab.

Traffic Management Finland Ab:s (FO-nummer 2942108-7) firmanamn byttes ut och blev Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab (FO-nummer 2942108-7) från och med den 1 januari 2021. Bolagets parallellfirmor är Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab och Traffic Management Company Fintraffic Ltd (bolagets firmanamn på finska är Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy). Ändringen av bolagets firmanamn har godkänts i enlighet med aktiebolagslagen (624/2006) och det har registrerats i det handelsregister som förs av Patent- och registerstyrelsen. Bolagets verksamhetsområde och uppgift enligt bolagsordningen har inte ändrats.

I samband med covid-19-epidemin upptäcktes det våren 2020 att myndigheterna inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde i den lagstiftning som gäller ansvarsområdet inte till alla delar hade tillräckliga befogenheter för att sköta situationen. I anslutning till detta överlämnades lagförslag om temporära undantag från lagstiftningen inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde till riksdagen i april 2020 (RP 62/2020 rd) och lagförslagen trädde i kraft den 1 juni 2020. I denna regeringsproposition ingick en temporär ändring av lotsningslagen. Det är behövligt att föreskriva om ett i huvudsak motsvarande undantag på nytt i takt med att covid-19-epidemin fortsätter.

Vid sina förhandlingar i juni 2020 behandlade statsminister Sanna Marins regering hur de åtgärder som covid-19-epidemin kräver härnäst ska kunna genomföras genom att utveckla den lagstiftning som tillämpas under normala förhållanden.

Regeringen konstaterade då att de befogenheter enligt beredskapslagen (1552/2011) som tagits i bruk i samband med covid-19-epidemin och som gällde till och med den 30 juni 2020 baserade sig på bedömningen att befogenheterna var nödvändiga för att skydda befolkningen mot de följder som pandemin orsakar och för att trygga tillgodoseendet av de grundläggande fri- och rättigheterna och de mänskliga rättigheterna i exceptionella situationer. Målsättningen har varit att särskilt säkerställa att social- och hälsovården och kapaciteten inom intensivvården räcker till i en krissituation.

Med stöd av sin hybridstrategi konstaterade regeringen också att det fortfarande finns en risk för spridning och upptrappning av covid-19-epidemin. Den epidemiologiska lägesbilden tyder för närvarande på att sjukdomsläget och i synnerhet social- och hälsovårdens tillräcklighet och

intensivvårdens kapacitet inte längre nödvändigtvis kräver att åtgärder vidtas med stöd av befogenheter enligt beredskapslagen. Risken för att covid-19-epidemin trappas upp på nytt finns dock fortfarande. Därför bereder sig regeringen på de åtgärder som situationen kräver genom att utveckla den lagstiftning som tillämpas under normala förhållanden. Om situationen så kräver är det också möjligt att på nytt ta i bruk befogenheter enligt beredskapslagen.

Statsrådet har senare fastställt att det i sektorslagstiftningen för de olika förvaltningsområdena i fortsättningen ska finnas tillräckliga medel för att bereda sig på och svara på de åtgärder som krävs med tanke på covid-19-epidemin. Denna regeringsproposition innehåller ett lagförslag till temporär ändring av lagstiftningen med hjälp av vilket avsikten är att svara på de utmaningar som covid-19-epidemin medför inom förvaltningsområdet för trafik och transport. Förslaget till ändring av lotsningslagen förbättrar Transport- och kommunikationsverkets möjligheter att sörja för kontinuiteten i lotsningsverksamheten och sjötrafiken under covid-19-epidemin.

## 1.2 Beredning

Propositionen har beretts vid kommunikationsministeriet i samarbete med Transport- och kommunikationsverket.

Utkastet till regeringsproposition har varit på remiss mellan den 1 december 2020 och den 22 december 2020. Ett sammandrag av utlåtandena kan laddas ned på webbplatsen Lagberedning och utveckling i statsrådet på adressen <https://valtioneuvosto.fi/sv/projektet?tunnus=LVM063:00/2020>.

Efter remissbehandlingen har till utkastet till regeringsproposition fogats ett nytt förslag till lagändring av teknisk karaktär som gäller ändring av lagen om transportservice. På grund av ändringens tekniska karaktär inte ansetts vara befogat att ordna en kompletterande remissbehandling med anledning av det förslag till lagändring som följer av namnändringen av det bolag som nämns i lagen.

## 2 Nuläge och bedömning av nuläget

### *Lagen om enskilda vägar*

Den nya lagen om enskilda vägar (560/2018) trädde i kraft den 13 juli 2018 och ersatte den lag om enskilda vägar (358/1962) som trädde i kraft 1963. Lagen gör det möjligt att hålla väglagets stämma i en elektronisk verksamhetsmiljö om så beslutas vid väglagets stämma eller så bestäms i väglagets stadgar (58 §). Utgångspunkten är att väglaget ska hålla årsstämma varje år och vid behov andra stämmor. Vägdelägarna kan vid väglagets stämma besluta eller i stadgarna ange att väglaget inte ska sammanträda till årsstämma varje år. En stämma som motsvarar årsstämman ska enligt 60 § i lagen dock hållas åtminstone vart fjärde år och på den tillämpas vad som föreskrivs om årsstämma.

Trots att nuvarande lagstiftning gör det möjligt att hålla väglagets stämma i en elektronisk verksamhetsmiljö, kräver arrangemanget i fråga ett separat beslut eller ett införande i väglagets stadgar. I och med att lagändringen är ny har många väglag inte kunnat ändra sina stadgar eller vid stämman besluta om möjligheten att hålla väglagets stämmor elektroniskt. Covid-19-epidemin har gjort det svårare att hålla väglagets stämmor och därför har det inte varit möjligt att under 2020 fatta beslut om ett elektroniskt stämmoförfarande. Under covid-19-epidemin har betydelsen av möjligheten att delta på distans ökat och verksamhet i en elektronisk verksamhetsmiljö anses vara en del av nutiden. Med anledning av ett ändamålsenligt utnyttjande av digitaliseringen bör utnyttjandet av möjligheten till distansförbindelser beaktas bättre i fortsättningen.

Utnyttjandet av digitaliseringen ökar bland annat vägdelägarnas möjligheter att delta i väglagets stämmor. Bostadsorterna för väglagets delägare varierar, såväl inom Finland som utomlands, och därför gagnar möjligheten att delta på distans just de delägare som är bosatta långt från platsen för väglagets stämmor och som exempelvis av denna anledning är förhindrade att delta fysiskt på stämmorna.

Vid väglagets stämmor enligt lagen om enskilda vägar fastställs bland annat budgeten för följande räkenskapsperiod och godkänns redovisningen för föregående räkenskapsperiod på framställning av sysslomannen eller bestyrelsen, fastställs den vägenhetsberäkning som sysslomannen eller bestyrelsen berett och debiteringslängden för väg- och bruksavgifter samt fattas beslut om upptagande av penninglån.

I Finland finns det över 370 000 km enskilda vägar och de utgör en del av trafiksystemet och har stor betydelse bland annat för resekedjornas funktion i synnerhet när det gäller transporter inom näringslivet, särskilt virkesförsörjningen och det övriga näringslivet och bosättningen på landsbygden. De enskilda vägarna har uppgifter som hänför sig till driftssäkerheten om vägen allmänt används för genomgående trafik eller om det invid vägen finns sådana andra funktioner än vägdelägarnas som i betydande grad medför trafik.

#### *Lagen om transportservice*

En ändring och en temporär ändring av lagen om transportservice (1256/2020) träder i kraft den 1 februari 2021, dock så att 18 a § och 109 § 4 mom. samt 154, 174 a, 175 a, 179, 179 a och 181 § i lagen trädde i kraft den 1 januari 2021. Lagändringen gör det möjligt för Transport- och kommunikationsverket att skaffa en tjänst för mobilitetsinformation och dess direkta produktions-, underhålls- och utvecklingsuppgifter av Traffic Management Finland Ab (154 §). Om Transport- och kommunikationsverket ordnar informationstjänsten genom att skaffa den av Traffic Management Finland Ab, är den som tillhandahåller mobilitetstjänster inom persontrafik skyldig att anmäla uppgifterna enligt 179 § direkt till bolaget. På motsvarande sätt ska en sådan anmälan om tidtabells- och ruttuppgifter göras i enlighet med 179 a § under covid-19-epidemin. Den temporära 179 a § gäller till och med den 30 juni 2021. Till följd av ändringen av firmanamnet för Traffic Management Finland Ab finns det ett behov att ändra bestämmelserna genom att uppdatera firmanamnet för Traffic Management Finland Ab till Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab.

#### *Lotsningslagen*

Lotsningslagen (940/2003) innehåller bestämmelser om skyldigheten för fartyg att anlita lots. I lagen ingår också bestämmelser om styrsedel för lots, linjelotsbrev och om grunderna för beviljande, förnyande och återkallande av dispens från skyldigheten att anlita lots.

*Styrsedel för lots* En lots har rätt att utföra lotsningar i de farleder för vilka lotsen har fått lotsningsrätt med stöd av en styrsedel som utfärdats av Transport- och kommunikationsverket. En förutsättning för beviljande av styrsedel för lots är ett intyg över provlotsning i den farled som ansökan om styrsedel gäller. Styrsedel för lots beviljas för högst fem år och kan förnyas på ansökan. För förnyande av styrsedel för lots förutsätts att lotsen visar att han eller hon upprätthållit sin yrkeskunskap och bevarat sin farledskännedom och har sådan hälsa och kondition som krävs av den som är i däckstjänstgöring på ett handelsfartyg.

Styrsedel för lots beviljas lotsar hos det statsägda bolaget Finnpilot Pilotage Ab (nedan *Finnpilot*). Enligt uppskattningar anlöper ca 35 procent av fartygstrafiken i Finland finländska hamnar biträdda av lotsar från Finnpilot.

*Linjelotsbrev* Transport- och kommunikationsverket kan på ansökan bevilja ett fartygs befälhavare eller styrman fartygsspecifikt linjelotsbrev för en viss farled, om befälhavaren eller styrmannen visar att han eller hon har kännedom om den farled fartyget använder. En förutsättning för beviljande av linjelotsbrev är också att sökanden har ett intyg över en provlotsning i den farled för vilken linjelotsbrev söks. Linjelotsbrev beviljas för högst fem år och kan förnyas på ansökan. För förnyande av linjelotsbrev förutsätts att innehavaren av brevet visar att han eller hon upprätthållit sin yrkeskunskap och bevarat sin farledskännedom.

Linjelotsbrev innehas i huvudsak av sådana befälhavare och styrmän som arbetar på de största fartygen i reguljär trafik till Finland och som är anställda hos de rederier som är verksamma inom Östersjötrafiken i Finland, såsom Finnlines Abp, Tallink Silja Oy, Viking Line Abp, Eckcrö Line Ab Oy, Wallenius Sol AB och ESL Shipping Oy.

*Dispens* Transport- och kommunikationsverket kan på ansökan bevilja befälhavaren eller styrmannen på ett fartyg, en fartygskombination eller en bogserkombination som på grund av storleken omfattas av skyldigheten att anlita lots fartygsspecifik dispens från skyldigheten att anlita lots, om fartygets bruttodräktighet är mindre än 3 700. Dispens kan beviljas för antingen en enskild eller flera lotspliktiga farleder eller för alla farleder inom ett begränsat vattenområde. För beviljande av dispens förutsätts att sökanden uppfyller vissa krav som gäller erfarenhet, behörighet och hälsa. En förutsättning för beviljande av dispens är också att varken fartygssäkerheten eller miljön äventyras. Dispensen kan även förenas med villkor som gäller vakttjänsten på fartyget eller befälets erfarenhet av fartygsnavigering.

Dispens kan beviljas för högst fem år och kan förnyas på ansökan, om sökanden visar att han eller hon upprätthållit sin yrkeskunskap och bevarat sin farledskännedom och att de övriga förutsättningarna för beviljande av dispens fortfarande föreligger.

I princip drar sådana mindre fartyg som går i reguljär trafik till Finland nytta av dispensen. Det finns ungefär 26 sådana fartyg i trafik.

Alla Finlands huvudsakliga farleder för handelssjöfart är lotspliktiga och i princip alla handelsfartyg som trafikerar Finland är skyldiga att anlita lots. Under covid-19-epidemin kan en trafikerings av fartygen utan avbrott äventyras om det inte är möjligt att förnya styrsedlar för lotsar, linjelotsbrev och dispenser (nedan persontillstånd för lotsning) och exempelvis utbildning eller provlotsning inte kan ordnas på det sätt som lagen förutsätter. På grund av begränsningar i rörelsefriheten kan förutsättningarna för förnyande av lotsbrev inte nödvändigtvis uppfyllas, eftersom exempelvis simulatorkörningen och det skriftliga provet ska avläggas vid en finsk läroanstalt.

En provlotsning som genomförts med godkänt resultat är en förutsättning för beviljande av styrsedel för lots och linjelotsbrev. Vid en provlotsning ska den som ansöker om styrsedel för lots eller linjelotsbrev visa att han eller hon i praktiken tryggt kan lotsa, navigera och hantera fartyget i den farled som ansökan gäller och kan samverka med fartygets bryggpersonal, övrig trafik och fartygstrafikservice och har tillräcklig lokalkännedom. Provlotsningen görs för en tjänsteman vid Transport- och kommunikationsverket som verket utser för uppgiften och som har sjökaptenbrev och är insatt i lotsning. Vid provlotsningen ska också fartygets befälhavare vara närvarande och, om befälhavaren inte har linjelotsbrev, även en erfaren lots som har styrsedel för

den aktuella farleden. En erfaren lots med styrsedel för den aktuella farleden ska alltid vara närvarande vid en provlotsning för styrsedel för lots.

Under covid-19-epidemin har provlotsningarna i regel kunnat utföras. Under covid-19-epidemin kan det dock bli omöjligt att utföra en provlotsning, om fartygen i syfte att minimera infektionsrisken vägrar ta ombord extra personer på fartyget. I detta sammanhang kan de personer som behövs för att utföra en provlotsning, såsom den person för vilken provlotsningen görs, inte nödvändigtvis komma ombord på fartyget och då kan provlotsningen inte genomföras. Även om fartyg under vissa villkor är skyldiga att anlita lots, har de ingen skyldighet att ta ombord en person för vilken en provlotsning görs.

Svårigheterna att utföra provlotsning eller förnya persontillstånd för lotsning kan leda till en situation där det råder brist på kompetenta lotsar eller innehavare av linjelotsbrev. Brister i tillgången på behöriga lotsar äventyrar oavbrutna gods- och fraktt transporter och försörjningsberedskapen. Försörjningsberedskapen i Finland förutsätter att särskilt en fungerande godstrafik till sjöss tryggas, eftersom uppskattningsvis cirka 80-90 procent av Finlands import och export sker sjövägen.

Under våren 2020 föreskrevs det temporärt genom lag 408/2020 om en förlängning av persontillstånden för lotsning och om undantag från kraven på provlotsning (se RP 62/2020). I och med att covid-19-epidemin drar ut på tiden är det behövt att i lotsningslagen föreskriva om nya möjligheter till sådana temporära undantag som delvis motsvarar dessa temporära bestämmelser och med vilka man bereder sig på en fortsättning och eventuell försämring av epidemi-läget under 2021.

Lotsningslagen är helt och hållet nationell lagstiftning, och det finns ingen unionslagstiftning om detta.

### 3 Målsättning

Syftet med förslaget till ändring av *lagen om enskilda vägar* är att tillåta att väglagens stämmor ordnas elektroniskt även i sådana situationer där väglagens stadgar inte möjliggör detta eller ett separat beslut om saken inte har fattats vid väglagens stämma. Denna ändring anses vara viktig, eftersom det anses vara behövt att i större utsträckning utnyttja den elektroniska verksamhetsmiljön. Genom ändringen eftersträvas dessutom ett förhållande av spridningen av sjukdomen covid-19 så att väglagens stämmor kan ordnas på ett sätt som lämpar sig för väglaget i fråga, antingen i sin helhet eller i huvudsak som distansstämmor, där de hälsoskydds krav som hänför sig till epidemin beaktas, men så att det blir möjligt för vägdela garna att utöva sin yttranderätt och rätt att framföra förslag.

Syftet med ändringen av *lagen om transport service* är att ersätta namnet Traffic Management Finland Ab med bolagets nya firmanamn Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab. I lagen om transport service har befogenheterna i fråga ordnandet av tjänster för mobilitetsinformation föreskrivits för Traffic Management Finland Ab. Till följd av namnändringen av bolaget är det skäl att göra en teknisk författningsändring och byta ut namnet i lagen till Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab. Ändringen förtydligar tillämpningen av lagen och ökar rättssäkerheten.

Syftet med den temporära ändringen av *lotsningslagen* är att den behöriga myndigheten Transport- och kommunikationsverket till sitt förfogande ska ha ett mångsidigt urval av åtgärder för att förhindra spridningen av sjukdomen covid-19. I fråga om persontillstånd för lotsning är syftet med propositionen att temporärt utvidga prövningsrätten för Transport- och kommunikationsverket när verket fattar beslut om beviljande av nya styrsedlar för lotsar och linjelotsbrev

samt om förlängning av giltighetstiden för gällande persontillstånd för lotsning. Utökningen av prövningsrätten är tidsmässigt bunden. I samband med prövningen ska man bedöma om en avvikelse är nödvändig i det rådande läget samt säkerställa sjöfartssäkerheten.

#### 4 Förslagen och deras konsekvenser

##### 4.1 De viktigaste förslagen

Det föreslås att 58 § i *lagen om enskilda vägar* ändras så att det blir möjligt att delta i väglagets stämma med hjälp av post eller datakommunikationsförbindelse eller något annat tekniskt hjälpmedel, även om det inte har fattats beslut om saken separat vid väglagets stämma eller om saken inte nämns i väglagets stadgar. Den bestyrelse eller syssloman som avses i 53–56 § i *lagen om enskilda vägar* kan fatta beslut om denna möjlighet.

Stämmor ska oberoende av bestämmelserna i *lagen om enskilda vägar* få genomföras elektroniskt genom deltagande på distans, till exempel genom att anlita en teknisk metod för dataöverföring som gör det möjligt för deltagarna att tala med och se varandra, genom att delta själv per e-post eller genom fullmakt med en annan persons e-post. Utgångspunkten för förfarandet är dock att deltagande på distans endast är ett alternativ till deltagande som kompletterar det traditionella deltagandet vid stämmor och som kan tillåtas av väglagets syssloman eller bestyrelse.

Dessutom föreslås det att väglagets syssloman eller bestyrelse kan besluta att en förutsättning för deltagande i föreningens stämma på distans är en anmälan till föreningens stämma senast en bestämd dag som kan vara tidigast två veckor före stämman. I ett sådant fall räknas kallelsetiden för stämman från den sista anmälningdagen.

Vid ordnandet av en distansstämma är det viktigt att väglagets syssloman eller bestyrelse kommer med de instruktioner som behövs för deltagande på distans, inklusive omröstningar. Det är förenligt med den omsorgsplikt som gäller för väglagets syssloman eller bestyrelse att välja ut och bereda metoderna för deltagande på distans så att medlemmarna har tillräckliga möjligheter att delta i beslutsfattandet vid väglagets stämma och utöva sin yttranderätt och rätt att framföra förslag.

Lagutskottet har tagit ställning till deltagande på distans i samband med behandlingen av regeringens proposition om temporär avvikelse från aktiebolagslagen, *lagen om bostadsaktiebolag*, *lagen om andelslag*, *föreningslagen* och vissa andra sammanslutningslagar i syfte att begränsa spridningen av covid-19-epidemin (RP 45/2020 rd). I sitt utlåtande (LaUU 2/2020 rd) har utskottet ansett det vara viktigt att föreningens styrelse kommer med de instruktioner som behövs för deltagande på distans, inklusive omröstningar. Det hör till omsorgsplikten för föreningens ledning att välja och förbereda medlen för deltagande på distans så att medlemmarna får tillräcklig möjlighet att delta i beslutsfattandet vid föreningsmötet. Exempelvis kan omröstnings- och valordningen tas som modell. För tydlighetens skull har det ansetts att även om alla deltagare i stämman i och med att möjligheten att delta på distans tillåts kan delta i stämmor på distans på det sätt som väglagets förvaltning beslutar, ska stämman trots detta ha en fysisk mötesplats, eftersom deltagandet på distans bara är ett alternativt sätt att delta i stämman för ett väglag som avses i *lagen om enskilda vägar*.

Systemet i fråga gör det möjligt att hålla väglagets stämmor även under covid-19-epidemin. Det är viktigt att hålla väglagets stämmor med tanke på finansieringen av enskilda vägar samt upprätthållandet av vägarnas skick.



Det föreslås att 154 § 2 och 3 mom., 179 § 2 och 3 mom. och den temporära 179 a § i *lagen om transportservice* ändras så att namnet Traffic Management Finland Ab ersätts med bolagets nya firmanamn Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab.

Det föreslås att det temporärt fogas en ny 21 b § till *lotsningslagen*. Genom ändringen blir det möjligt att temporärt förlänga giltighetstiden för persontillstånd för lotsning (styrsedlar för lotsar, linjelotsbrev och dispenser) på villkor som avviker från det normala. Dessutom görs det möjligt att temporärt flytta provlotsningen till en senare tidpunkt vid beviljandet av nya styrsedlar för lotsar och linjelotsbrev. En förutsättning är att en förlängning av giltighetstiden eller avvikelse från kravet på provlotsning behövs för att trygga kontinuiteten i gods- och fraktttransporterna. Dessutom förutsätts det att sjöfartssäkerheten inte äventyras. Vid myndighetens bedömning kan det tas hänsyn till exempelvis farledsspecifika särskilda krav samt tidigare erfarenhet av farleden och övrig yrkeskunskap hos innehavaren av persontillstånd för lotsning.

Genom ändringarna möjliggörs delvis motsvarande avvikelser som det föreskrevs om i en temporär lag under våren 2020 (se 408/2020 och RP 62/2020 rd). Skillnaden mellan den ändring som nu föreslås och den tidigare tillfälliga avvikelsen är att det av myndigheten förutsätts noggrannare prövning, där det i varje enskilt fall ska bedömas hur nödvändigt det är att avvika från normala förfaranden. Dessutom ska säkerställandet av sjöfartssäkerheten beaktas vid bedömningen. Beslutet ska motiveras i enlighet med förvaltningslagen (434/2003).

För att trygga hälsosäkerheten för innehavare persontillstånd för lotsning och kontinuiteten i fartygstrafiken är det viktigt att ändringen är i kraft under den tid som epidemiläget kräver. Trots att spridningen av epidemin för närvarande i huvudsak är inhemsk kan det fortsatt kraftigt försämrade epidemiläget i Europa i fortsättningen också påverka situationen i Finland. Den ökning av antalet fall som konstaterats i Finland under hösten återspeglar det förvärrade epidemiläget som observerats på andra håll i Europa jämfört med det lugna läget under sommaren. I början av 2021 verkar det som om läget med covid-19-epidemin förutsätter att den föreslagna ändringen är i kraft till den 30 juni 2021.

Det är svårt att på förhand bedöma hur lång en tillräckligt lång tid är, eftersom det epidemiologiska läget har varierat från region till region. Ur coronaviruset SARS-CoV-2 har det dessutom utvecklats sådana varianter vars inverkan på sjukdomens spridning inte är säker. Europeiska centrumet för förebyggande och kontroll av sjukdomar (ECDC) har i en riskbedömning som publicerades den 29 december 2020 konstaterat att den nya varianten av coronaviruset SARS-CoV-2 som konstateras i Storbritannien sprider sig klart snabbare än de tidigare subtyperna av coronaviruset SARS-CoV-2 och trots att det inte verkar finnas någon ökning i dödligheten kan den nya varianten av viruset orsaka en epidemi som sprider sig klart snabbare om den blir allmänare. Även i Sydafrika har det konstaterats en något annorlunda variant av viruset.

Läget med coronavirussjukdomen covid-19 är åtminstone under hela vintern mottagligt för en snabb inhemsk ökning av incidensen. Lokala smittokluster kan uppstå och växa snabbt. Hotet kan minska under våren och sommaren. Däremot kan en spridning av varianten av viruset i Finland orsaka en ny allvarlig risk för att epidemin förvärras oberoende av årstiden. Dessutom kan förändringar i befolkningens beteende minska effekten av begränsningarna. Om epidemin tar ny fart är risken för att hälso- och sjukvården överbelastas och att dödligheten ökar betydande.

Vaccinationerna mot sjukdomen covid-19 håller bara på att komma igång i början av 2021, och epidemiläget förväntas inte förbättras väsentligt förrän befolkningen vaccinerats i stor skala. Det finns inga exakta uppgifter om tillgången till vaccin i början av 2021, så det går inte att exakt bedöma tidtabellen för en vaccination av hela befolkningen. Dessutom påverkas effekten av

vaccinet och huruvida epidemin lättar av i hur stor utsträckning det frivilliga vaccinet kommer att tas.

En del av dem som innehar och ansöker om linjelotsbrev är utländska medborgare. För förnyande och ansökan om linjelotsbrev krävs utbildning och avläggande av examen vid en finländsk läroanstalt. På grund av begränsningar i rörelsefriheten kan förutsättningarna för förnyande av lotsbrev inte nödvändigtvis uppfyllas, eftersom exempelvis simulatorkörningen och det skriftliga provet ska avläggas i Finland.

Den tidigare temporära ändringen (408/2020) av lotsningslagen trädde i kraft den 1 juni 2020 och gäller till och med den 30 april 2021. Tidpunkten för ikraftträdandet av den nu föreslagna ändringen strider inte mot bestämmelserna i den temporära lagen (408/2020). De förlängningar av giltighetstiden som görs med stöd av den tidigare temporära lagen börjar senast den 31 oktober 2020. Också de nya persontillstånd för lotsning som inte kräver provlotsning ska sökas senast den 31 oktober 2020.

#### 4.2 De huvudsakliga konsekvenserna

##### *Samhälleliga konsekvenser*

De *enskilda vägarna* är särskilt viktiga för jord- och skogsbruket. Den föreslagna lagändringen är betydande med tanke på säkerställandet av underhållet av enskilda vägar, eftersom det vid väglagets stämmor fattas beslut om bland annat finansieringen och reparationerna av enskilda vägar. Om underhållet av enskilda vägar inte kan skötas på ett ändamålsenligt sätt, har detta negativa konsekvenser särskilt för näringslivet. Den föreslagna lagändringen säkerställer att väglagets stämmor, som är viktiga med tanke på underhållet av enskilda vägar, kan hållas allt mer flexibelt, exempelvis under covid-19-epidemin. Dessutom erbjuder möjligheten att delta på distans samtliga delägare i väglaget ett mer flexibelt sätt att delta i stämmorna och beslutsfattandet, vilket kan bidra till att öka delägarnas intresse för stämmorna för de enskilda vägarna. Att utöka användningen av distansförbindelser gagnar i synnerhet sådana delägare i väglaget som är icke-ortsbor och som bor utomlands och vars möjligheter att delta i väglagets stämmor underlättas i och med ändringen.

De temporära ändringar som föreslås i *lotsningslagen* är med tanke på bedrivandet av frakt- och godstrafiken och kontinuiteten i den övriga verksamheten inom sjöfarten viktiga metoder för att bereda sig på att covid-19-epidemin fortsätter och förvärras. Det är av största vikt för branschen och för samhället som helhet att varor och fraktgoods kan transporteras under alla förhållanden. Försörjningsberedskapen i Finland förutsätter att kontinuiteten i godstrafiken till sjöss tryggas, eftersom uppskattningsvis cirka 80-90 procent av Finlands import och export sker sjövägen. Tryggandet av lotsningen har en betydande samhällelig betydelse, eftersom de huvudsakliga farlederna för Finlands handelssjöfart definieras som lotspliktiga farleder. I praktiken är alla fartyg inom handelssjöfarten som trafikerar Finland skyldiga att anlita lots, om inte fartygets befälhavare har beviljats linjelotsbrev eller dispens. I lotspliktiga farleder ska fartyg som är skyldiga att anlita lots lotsas när de rör sig till och från hamn.

##### *Konsekvenser för myndigheternas verksamhet*

Den ändring som föreslås i *lagen om enskilda vägar* bedöms ha konsekvenser för NTM-centralerna och skogscentralerna. I och med ändringsförslaget kan dessa aktörer även i fortsättningen fatta finansieringsbeslut i fråga om väghållningen av enskilda vägar och de ansökningar

som gäller understöd från den offentliga förvaltningen fortsätter när det blir möjligt att delta väglagets stämmor på distans.

Den temporära ändring som föreslås i *lotsningslagen* bedöms ha konsekvenser som underlättar myndigheternas verksamhet. I det förslag som gäller *lotsningslagen* är *Transport- och kommunikationsverket* den huvudsakliga behöriga myndigheten. Verket är tillstånds- och tillsynsmyndighet i fråga om persontillstånd för lotsning och svarar också för utfärdandet av föreskrifter och anvisningar inom sektorn.

Det befintliga personalresurserna och användningen av andra resurser påverkas i betydande grad av i ett hårdt epidemiläge verket ska agera. Eftersom situationerna kan variera är det svårt att göra en exakt bedömning av verkets resursbehov.

De föreslagna undantagen utökar myndighetens tillståndsprövning med nya omständigheter som ska beaktas vid bedömningen. Myndighetens arbetsbörda bedöms dock inte öka avsevärt. Dessutom bör det beaktas att om det under covid-19-epidemin inte kan genomföras förlängningar av giltighetstiden eller beviljas nya persontillstånd, kan det uppstå anhopningar i tillståndsbehandlingen under den tid som följer efter epidemin.

Som helhet bedöms de föreslagna lagändringarna således ha positiva konsekvenser för Transport- och kommunikationsverket genom att de tryggar verksamhetens kontinuitet.

#### *Konsekvenser för företag och arbetstagare*

Den ändring som föreslås i *lagen om enskilda vägar* har en positiv inverkan på näringslivet, eftersom de enskilda vägarna har betydelse för hur väl transporter fungerar i synnerhet inom skogs- och jordbruket. I och med förslaget är det dessutom möjligt att trygga att reparationsprojekt som gäller enskilda vägar framskrider på det sätt som ursprungligen planerades och på ett sysselsättningsfrämjande sätt. Lagändringen gagnar också de juridiska personer som är delägare i ett väglag, såsom Forststyrelsen, genom att ett flexiblere sätt att delta i väglagets stämmor möjliggörs.

Den ändring som föreslås i *lotsningslagen* inverkar positivt på lotsarnas förutsättningar att utöva sitt yrke också i exceptionella situationer. Förslaget säkerställer att verksamheten fortgår smidigt utan att det i samband med förnyandet av persontillstånd för lotsning uppstår eventuella svårigheter till följd av exceptionella situationer som orsakas av covid-19-epidemin. Genom den föreslagna ändringen främjas kontinuiteten i lotsningen och därmed minskar risken för ekonomiska förluster till följd av att lotsningen avbryts, ur såväl företagens som arbetstagarnas synvinkel.

De ändringar som föreslås i *lagen* tryggar kontinuiteten i sjötransporterna också i exceptionella situationer. Lotsningen har stor betydelse för Finlands handelssjöfart, eftersom de huvudsakliga farlederna för handelssjöfart definieras som lotspliktiga farleder, och de fartyg som är skyldiga att anlita lots ska lotsas i dessa farleder till hamn och från hamn. I praktiken är alla fartyg inom handelssjöfarten som trafikerar Finland skyldiga att anlita lots, om inte fartygets befälhavare har beviljats linjelotsbrev eller dispens.

Genom att möjliggöra fortsatt lotsning under covid-19-epidemin säkerställs det att sjötransporterna fungerar så normalt som möjligt. Sjötransporterna har stor betydelse för Finlands ekonomiska verksamhet. Kontinuiteten i sjötransporterna tryggar också arbetsplatserna för de anställda på fartygen och i hamnarna samt verksamhetsutövarnas näringsverksamhet. Avbrott i

sjötrafiken och logistiken kan också i större utsträckning återspegla sig på ett skadligt sätt i samhällets funktionsduglighet och näringsverksamhet.

#### *Konsekvenser för sjöfartssäkerheten*

Den ändring som föreslås i *lotsningslagen* har inga betydande konsekvenser för sjöfartssäkerheten, eftersom möjligheten till avvikelse till största delen gäller en förlängning av giltighetstiden för gällande persontillstånd för lotsning. Ändringen bedöms således inte ha någon betydande inverkan på personers yrkeskunskap och därmed inte heller på sjöfartssäkerheten. Till den del det föreslås flexibilitet i fråga om provlotsning vid beviljandet av nya styrsedlar för lotsar eller nya linjelotsbrev, bedöms konsekvenserna för sjöfartssäkerheten vara små, eftersom det är fråga om avvikelse från endast ett villkor och den sökande ska fortfarande uppfylla de övriga kraven i *lotsningslagen*. Dessutom begränsas rätten att meddela föreskrifter tidsmässigt så att giltighetstiderna ska kunna förlängas och avvikelse från provlotsning göras för högst sex månader åt gången.

Det bör beaktas att syftet med ändringen inte är att automatiskt bevilja persontillstånd eller förlänga giltigheten för dem genom förfaranden som avviker från det normala. Däremot kan möjligheterna till undantag utnyttjas endast om normala förfaranden inte är möjliga till följd av de exceptionella situationer som covid-19-epidemin orsakar. En avvikelse från de normala förfarandereglererna förutsätter alltid en prövning från fall till fall av myndigheten, där hänsyn tas till de farledsspecifika särskilda kraven, tidigare erfarenhet av lotsning och övrig yrkeskunskap hos den sökande samt andra faktorer som inverkar på sjöfartssäkerheten.

#### *Konsekvenser för hälsosäkerheten*

De ändringar som föreslås i *lotsningslagen* gör det möjligt att minska mängden närkontakt ombord på fartyg och i utbildningssituationer, vilket minskar risken för spridning av den smittsamma sjukdomen covid-19. Åtgärder som gör det möjligt att undvika närkontakt stöder således förhindrandet av spridningen av covid-19-epidemin. Förslaget har i synnerhet effekter som tryggar hälsosäkerheten för innehavare och sökande av persontillstånd för lotsning, myndigheter och fartygens besättningar.

I ljuset av den expertinformation som samlats in under covid-19-epidemin är det uppenbart att risken för att viruset sprider sig är förhöjd i situationer där en person befinner sig i nära kontakt med en person som lider av luftvägsinfektion på mindre än 2 meters avstånd ansikte mot ansikte i över 15 minuter eller där närkontakten upprepas i ett slutet utrymme under ett dygn så att varaktigheten för närkontakten sammanlagt överskrider 15 minuter. Vid bedömningen av exponeringssituationerna ska också omständigheterna beaktas, det vill säga lokalens storlek och ventilation samt arten och varaktigheten av exponeringen. Trånga slutna utrymmen, såsom fartygens kommandobryggor, bidrar till att viruset sprids.

#### *Konsekvenser för trafiksäkerheten*

Den ändring som föreslås i *lagen om enskilda vägar* har en positiv inverkan på trafiksäkerheten, eftersom det i och med ändringen är möjligt att sköta underhållet av enskilda vägar även under covid-19-epidemin. Väglagens stämmor är viktiga med tanke på tryggheten av finansieringen av enskilda vägar. Om underhållet av enskilda vägar inte kan skötas på grund av att väglag inte kan fatta beslut om finansiering av reparationer, inverkar detta på vägarnas skick. Enskilda vägar i dåligt skick medför säkerhetsrisker.

### *Övriga kommentarer*

De ändringar som görs i *lagen om transportservice* är tekniska till sin karaktär och är inte förenade med ekonomiska eller andra konsekvenser.

## **5 Alternativa handlingsvägar**

### **5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser**

När det gäller lagen om enskilda vägar var ett alternativ att temporärt föreskriva om en ändring av stämmodörförfarandet. Covid-19-epidemin har dock visat att det finns ett behov av sådan reglering och att den elektroniska verksamhetsmiljön bör utnyttjas i allt större utsträckning när det gäller stämmodörförfarandena. Lagändringen föreslås således bli en bestående ändring, eftersom det kommer att finnas behov av ett flexiblere stämmodörförfarande även i framtiden.

Statsminister Sanna Marins regering förutsatte i maj–juni 2020 att ministerierna bereder de lagstiftningsändringar som behövs för beredskapen inför en eventuell ökning i spridningen och fortsättning av covid-19-epidemin hösten 2020 och för att undvika att beredskapslagen tas i bruk.

Under beredningen av propositionen har man granskat gällande temporära undantagsbestämmelser till följd av läget med covid-19-epidemin (RP 62/2020 rd, RSv 50/2020 rd) samt sådana ändringar som dessutom behövs för att säkerställa försörjningsberedskapen och smidigheten i transporterna samt för att förhindra spridningen av en smittsam sjukdom. Redan under beredningen av den tidigare regeringspropositionen har det bedömts vilka möjligheterna är och vilken myndigheternas behörighet är att genomföra behövliga ändringar genom lagstiftning på lägre nivå, såsom statsråds- eller ministerieförordningar eller myndighetsföreskrifter. Ändringsförslagen i denna proposition är sådana som kan genomföras endast lagstiftningsvägen genom att ändra gällande författningar.

## **6 Remissvar**

Regeringens propositionsutkast var ute på öppen remiss på webbplatsen [www.utlatande.fi](http://www.utlatande.fi) mellan den 1 december och 22 december 2020. Dessutom sändes en separat begäran om utlåtande till landskapet Åland och Statens ämbetsverk på Åland. Sammanlagt 31 utlåtanden lämnades in.

*Utlåtanden lämnades av* Ålands landskapsregering, Statens ämbetsverk på Åland, justitieministeriet, undervisnings- och kulturministeriet, försvarsministeriet, inrikesministeriet, inrikesministeriets gränsbevakningsavdelning, social- och hälsovårdsministeriet, arbets- och näringsministeriet, utrikesministeriet, finansministeriet, miljöministeriet, Konkurrens- och konsumentverket, Transport- och kommunikationsverket, Lantmäteriverket, Forststyrelsen, Tullen, Trafikledsverket, Koneyrittäjät ry, Luotsiliitto - Lotsförbundet ry, Centralförbundet för lant- och skogsbruksproducenter MTK rf, Metsäteho Oy, vägdisponenten, OTSO Metsäpalvelut Oy, Finlands Speditions- och Logistikförbund rf, Vägföreningen i Finland rf, Rederierna i Finland rf, Finlands Hamnförbund rf, Finlands Skogscentral, Teknologiindustrin rf och TIKO kehitysosuuskunta.

Ett sammandrag av utlåtandena kan laddas ned på webbplatsen Lagberedning och utveckling i statsrådet på adressen <https://valtioneuvosto.fi/sv/projektet?tunnus=LVM063:00/2020>.

*Lagen om enskilda vägar*

Samtliga remissinstanser (13 remissinstanser yttrade sig om ändringen av lagen om enskilda vägar) understödde förslaget till ändring av lagen om enskilda vägar och i utlåtandena betonades att deltagande på distans bör betraktas som en kompletterande möjlighet att delta i en stämma. Det ansågs vara behövligt att ändringen i lagförslaget är bestående. Ändringen konstaterades öka delägarnas intresse för väglagets stämmor. Under covid-19-epidemin har det varit utmanande att ordna väglagens stämmor, och av denna anledning ansågs ändringen också vara viktig. I utlåtandena konstaterades det också att det är viktigt säkerställa att delägarna lika möjligheter att delta i stämmorna och beslutsfattandet och att man särskilt bör se till att de äldre har möjlighet att delta. I flera utlåtanden lyftes också behovet av att kontrollera delägarnas identitet fram och det konstaterades att stämmoarrangörerna bör beakta detta på förhand. Motiveringstexten kompletterades på basis av utlåtandena.

Vägföreningen i Finland rf konstaterade som sin ståndpunkt att det till författningsnivån bör fogas att en störning i förbindelsen hos en eller några deltagare i stämman inte bör utgöra en grund för klander av stämmans laglighet. Riksdagens lagutskott har tagit ställning till deltagande på distans i samband med behandlingen av regeringens proposition om temporär avvikelse från aktiebolagslagen, lagen om bostadsaktiebolag, lagen om andelslag, föreningslagen och vissa andra sammanslutningslagar i syfte att begränsa spridningen av covid-19-epidemin (RP 45/2020 rd). I lagutskottets utlåtande (LaUU 2/2020) konstateras det att om en sakägare saknar hjälpmedel för att delta på distans eller om en eller flera sakägars distanskontakt bryts under pågående möte, kan en sådan situation inte utgöra grund för klander av ett beslut. Det ansågs inte behövligt att foga detta till författningsnivån, eftersom det inte finns någon motsvarande bestämmelse i exempelvis lagen om andelslag eller föreningslagen.

I några utlåtanden framfördes ändringsbehov som gällde andra bestämmelser i lagen om enskilda vägar (59, 61, 62 och 65 §). I denna regeringsproposition görs sådana ändringar som är nödvändiga med tanke på covid-19-epidemin, och därför kan man inte i detta sammanhang fästa större uppmärksamhet vid de andra ändringsbehov som lyfts fram.

Justitieministeriet framförde flera ändringsförslag och kompletteringsbehov. Utgångspunkten för dessa är de temporära undantag från bestämmelser om deltagande på distans och hållande av distansmöten som det föreskrevs om till följd av coronaviruspandemin 2020 för de privata sammanslutningar (bland annat aktiebolag, andelslag, föreningar) som hör till ministeriets ansvarsområde.

Justitieministeriet föreslog en precisering av författningstexten och motiveringen så att det går att nå en slutsats om till vilka delar det vid väglagens stämmor är fråga om en stämma som grundar sig enbart på deltagande på distans och om beslutanderätten i anslutning till det och till vilka delar det är fråga om deltagande på distans som en metod som kompletterar det traditionella deltagandet i stämman. Motiveringstexten kompletterades för att säkerställa att ändringen erbjuder en kompletterande möjlighet att delta i stämmorna på distans.

Justitieministeriet tog ställning till det ändringsförslag som gäller definitionen av närvaro vid deltagande på distans samt till anlitande av biträde eller ombud. I 59 § 3 mom. i den gällande lagstiftningen föreskrivs det att vägdelägare har rätt att bemyndiga annan att utöva sin talan och rösträtt vid väglagets stämma. I 58 § 2 mom. i lagförslaget stryks därför de bestämmelser som gäller delägars närvaro samt biträde och ombud.

Justitieministeriet fäste uppmärksamhet vid att det i lagen om enskilda vägar inte föreskrivs om att möjligheten att delta på distans eller hålla en stämma i en elektronisk verksamhetsmiljö samt hur dessa faktorer inverkar på en medlems rätt att föra talan ska nämnas i möteskallelsen. Det fogades ett tillägg till lagförslaget enligt vilket väglagets sysselman eller bestyrelse kan besluta

att en förutsättning för deltagande i väglagets stämma på distans är en anmälan till stämman senast en bestämd dag som kan vara tidigast två veckor före stämman. I ett sådant fall räknas kallelsetiden för stämman från den sista anmälningdagen.

Justitieministeriet konstaterade i sitt utlåtande att övergångsbestämmelsen är mycket öppen och möjliggör en omfattande prövning av dess tidsmässiga tillämpning. Övergångsbestämmelsen ändrades så att denna lag tillämpas på sådana stämmor till vilka kallelsen har utfärdats i enlighet med denna lag och som hålls medan denna lag är i kraft.

### *Lotsningslagen*

I de utlåtanden som gällde ändringen av lotsningslagen (10 utlåtanden) understöddes allmänt förslaget till temporär ändring enligt utkastet till proposition. Ändringsförslaget ansågs för sin del trygga kontinuiteten inom sjöfarten och därmed vara motiverat under covid-19-epidemin. Till exempel Luotsiliitto - Lotsförbundet ry ansåg att regeringens proposition är bra och behövtlig och konstaterade att det är viktigt att ha beredskap för tryggnad av en säker kontinuitet i sjötransporterna också under avvikande förhållanden. Lotsningen är central för säkerställandet av sjö- och miljösäkerheten. Förbundet ansåg det vara bra att kontinuiteten i lotsningsverksamheten i fråga om persontillstånd temporärt kan ses över i enlighet med propositionen, så att sjösäkerheten inte äventyras. I sitt utlåtande betonade Lotsförbundet ett konstaterande i bedömningen av propositionens konsekvenser, enligt vilket en avvikelse från de normala förfarandereglererna alltid förutsätter en prövning från fall till fall av myndigheten, där hänsyn tas till de farledsspecifika särskilda kraven, tidigare erfarenhet av lotsning och övrig yrkeskunskap hos den sökande samt andra faktorer som inverkar på sjöfartssäkerheten. Dessutom förutsätts det att myndigheten bedömer om avvikelsen är nödvändig i det rådande läget och säkerställer sjöfartssäkerheten. Förbundet konstaterade att det endast i fråga om de lotsar som arbetar med lotsning hos Finnpilot Pilotage Ab trovärdigt går att bevisa behörigheten med tanke på farleds- och lokalkompetensen, i synnerhet när behörigheten förnyas. Även Rederierna i Finland rf understödde de föreslagna temporära ändringarna, eftersom de ger behövtlig flexibilitet när det gäller persontillstånden för lotsning i den exceptionella situation som covid-19-pandemin har orsakat och på så sätt tryggar kontinuiteten i sjötransporterna.

Lotsförbundet och Rederierna i Finland fäste dock uppmärksamhet vid Transport- och kommunikationsverkets prövningsrätt. Dessa remissinstanser konstaterade att grunderna för myndighetens prövningsskyldighet bör skrivas in i de fattade besluten och att den sökande får ett beslut som grundar sig på begripliga och konsekventa bedömningskriterier. I fråga om detta ansågs det inte behövtlig med ett tillägg på författningsnivå, eftersom myndigheternas beslut ska motiveras enligt förvaltningslagen. Motiveringen i propositionen har dock utökats med ett förtydligande omnämnande om att besluten ska motiveras i enlighet med förvaltningslagen.

I sitt utlåtande påminde social- och hälsovårdsministeriet ur arbetarskyddssynvinkel om arbetsgivarens skyldighet att reda ut och bedöma riskerna i arbetet. Social- och hälsovårdsministeriet föreslog att det i motiveringen till regeringens proposition tas in en skrivning om utredande och bedömning av riskerna i arbetet i fråga om arbetssäkerheten för lotsinspektören när en provlotsning utförs för honom eller henne ombord på ett fartyg. Det tillägg till motiveringen som social- och hälsovårdsministeriet föreslår anses inte vara möjligt, eftersom utredningen och bedömningen av riskerna i arbetet ska göras inom ramen för ett annat förfarande.

Justitieministeriet lade fram flera förslag till preciseringar och kompletteringar av bestämmelserna och motiveringen. Justitieministeriet fäste uppmärksamhet vid 21 b § 1 mom. i förslaget, enligt vilket styrsedel för lots eller linjelotsbrev kan beviljas utan att kravet på provlotsning uppfylls under covid-19-epidemin, om förfarandet är nödvändigt för att trygga kontinuiteten

inom sjöfarten och inte medför fara för människoliv, egendom eller miljön. Justitieministeriet lyfte fram att möjligheten till undantag i själva paragraftexten dock inte binds till det kriterium som nämns i motiveringen, det vill säga att utförandet av en provlotsning har försvårats avsevärt till följd av de exceptionella situationer som covid-19-epidemin orsakar.

Justitieministeriet konstaterade dessutom att det i utkastet inte alls motiveras på vilket sätt covid-19-epidemin försvårat eller avsevärt försvårar utförandet av provlotsning på ett sådant sätt att det är motiverat att föreskriva avvikande om kravet på tillstånd. Justitieministeriet påpekar att kriterierna för avvikelse från det gällande kravet på provlotsning som garanterar sjöfartssäkerheten ska vara ställda tillräckligt högt och uttryckligen vara förankrade i en exceptionell situation där det inte är möjligt att utföra provlotsning, men där det finns ett vägande behov av att bevilja styrsedel för lots.

Justitieministeriet påpekade också att det av bestämmelsen klart bör framgå att det inte är möjligt att förlänga giltighetstiden för en styrsedel för lots som har beviljats utan provlotsning, utan när giltighetstiden för styrsedeln har löpt ut ska det som föreskrivs i 12 och 14 § iakttas och en provlotsning utföras.

I fråga om det föreslagna 21 b § 2 mom. konstaterade justitieministeriet att lagförslaget och dess motivering inte motsvarar varandra fullständigt, och att motiveringen dessutom är bristfällig. I motiveringen konstateras det att giltighetstiden för ett tillstånd kan förlängas, om en förlängning av giltighetstiden genom vanliga förfaranden har försvårats i oskäligt hög grad till följd av de exceptionella situationer som covid-19-epidemin orsakar. I paragrafen har detta kvitterats enbart genom att nämna att en förlängning av giltighetstiden för tillståndet ”behövs under covid-19-epidemin”. Det är nödvändigt att precisera bestämmelsen och motiveringen måste kompletteras.

Justitieministeriet konstaterade dessutom att det vid den fortsatta beredningen är nödvändigt att till propositionen foga en motivering till lagens giltighetstid.

Lagförslaget och specialmotiveringen har preciserats utifrån responsen från justitieministeriet.

## **7 Specialmotivering**

### ***Lagen om enskilda vägar***

**58 §. Väglagets stämma.** Det föreslås att ett nytt 3 mom. fogas till paragrafen, där det föreskrivs om deltagande på distans i väglagets stämma. Enligt förslaget kan väglagets syssloman eller bestyrelse tillåta deltagande i väglagets stämma med hjälp av post eller datakommunikationsförbindelse eller något annat tekniskt hjälpmedel utan hinder av lagen om enskilda vägar eller väglagets stadgar. Det ska också finnas ett omnämnande om detta i stämmokallelsen.

Syftet med förslaget är att möjliggöra ett allt flexiblere deltagande i väglagens stämmor. Det är dock endast fråga om en möjlighet att utnyttja möjligheter till deltagande på distans vid stämman, och det är inte fråga om en individuell rättighet för någon vägdelägare att kräva en möjlighet till deltagande på distans. Den ökade användningen av elektroniska verksamhetsmiljöer anses motsvara dagens behov, och därför bör användningen av distansförbindelser vid stämmorna underlättas. Dessutom tryggar ett underlättande av användningen av distansförbindelser möjligheten att hålla stämmor också under covid-19-epidemin. Veglages stämmor är nödvändiga för att säkerställa finansieringen av underhållet av enskilda vägar. En avsaknad av finansiering återspeglar sig i att underhållet av enskilda vägar minskar, vilket i sin tur bidrar till att påverka näringslivet, i synnerhet transporter inom jord- och skogsbruket.



I 3 mom. i paragrafen föreskrivs det också om förhandsanmälan till distansstämman. Förhandsanmälan behövs för att säkerställa att vägdelägaren på förhand i tillräcklig grad kan bedöma hur han eller hon vill delta i stämman och hurdana tekniska eller andra färdigheter som krävs för att delta på distans. En förutsättning för deltagande i väglagets stämma på distans är en anmälan till stämman senast en bestämd dag som kan vara tidigast två veckor före stämman. Detta innebär att stämmokallelsen ska sändas i tillräckligt god tid för att vägdelägarna ska ha möjlighet att anmäla att de deltar i väglagets stämma på distans minst två veckor före dagen för väglagets stämma. I ett sådant fall räknas kallelsetiden för stämman från den sista anmälningsdagen.

För att deltagandet i väglagets stämma ska vara kontrollerat och förutsägbart även i en elektronisk verksamhetsmiljö, ska syssломannen eller bestyrelsen se till att stämмоarrangemangen är ändamålsenliga, i tillräckligt god tid informera sakägarna om väsentliga omständigheter som hänför sig till det elektroniska deltagandet och ge andra behövliga praktiska anvisningar till sakägarna. Riksdagens lagutskott har tagit ställning till deltagande på distans i samband med behandlingen av regeringens proposition om temporär avvikelse från aktiebolagslagen, lagen om bostadsaktiebolag, lagen om andelslag, föreningslagen och vissa andra sammanslutningslagar i syfte att begränsa spridningen av covid-19-epidemin (RP 45/2020 rd). I lagutskottets utlåtande (LaUU 2/2020) konstateras det att om en sakägare saknar hjälpmedel för att delta på distans eller om en eller flera sakägars distanskontakt bryts under pågående möte, kan en sådan situation inte utgöra grund för klander av ett beslut. Möjligheten till klander på grund av brister i utrustningen hos en deltagare i en distansstämma kringkärs av att deltagande på distans enligt undantaget inte är obligatoriskt och att det genom beslut av syssломannen eller bestyrelsen kan förenas med ett förfarande där en delägare i väglaget för sin del befullmäktigar en annan person att delta i mötet.

Paragrafens 3 mom. föreslås utan ändringar bli ett nytt 4 mom.

### ***Lagen om transportservice***

**154 §. Väsentlig information om mobilitetstjänster.** Det föreslås att 2 mom. i paragrafen ändras så att Traffic Management Finland Ab ersätts med bolagets nya firmanamn Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab. I 3 mom. föreslås en motsvarande ändring. Ändringen är av teknisk karaktär.

**179 §. Transport- och kommunikationsverkets uppföljnings- och samordningsuppgifter.** Det föreslås att 2 mom. i paragrafen ändras så att Traffic Management Finland Ab ersätts med bolagets nya firmanamn Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab. I 3 mom. föreslås en motsvarande ändring. Ändringen är av teknisk karaktär.

**179 a §. Anmälan om tidtabeller och rutter under covid-19-epidemin.** Det föreslås att paragrafen, som gäller temporärt till och med den 30 juni 2021, ändras så att Traffic Management Finland Ab ersätts med bolagets nya firmanamn Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab. Ändringen är av teknisk karaktär.

### ***Lotsningslagen***

**21 b §. Undantag under covid-19-epidemin.** Det föreslås att det till lagen temporärt fogas en ny 21 b §, som är i kraft till och med den 30 juni 2021.

I det föreslagna 1 mom. föreskrivs det att Transport- och kommunikationsverket kan avvika från kravet på provlotsning vid beviljande av nya styrsedlar för lotsar eller linjelotsbrev under en tidsperiod som slutar den 30 juni 2021. Sådana styrsedlar för lotsar eller linjelotsbrev som beviljas utan provlotsning ska enligt förslaget vara i kraft i sex månader från dagen för beviljandet. Styrsedlar för lotsar eller linjelotsbrev kan beviljas utan att kravet på provlotsning uppfylls, om utförandet av en provlotsning har försvårats avsevärt av orsaker som beror på covid-19-epidemin och förfarandet är nödvändigt för att trygga kontinuiteten inom sjöfarten och inte medför fara för människoliv, egendom eller miljö.

Syftet med förslaget är att göra det möjligt att bevilja nya styrsedlar för lotsar och linjelotsbrev också i situationer där utförandet av en provlotsning har försvårats avsevärt till följd av de exceptionella situationer som covid-19-epidemin orsakar. Att avvika från kravet på provlotsning förutsätter prövning av Transport- och kommunikationsverket. I sin prövning ska verket särskilt ta hänsyn till hur nödvändigt det är att avvika från kravet på provlotsning. Vid prövningen ska det således fästas uppmärksamhet vid om beviljande av styrsedel för lots eller linjelotsbrev är nödvändigt för att trygga kontinuiteten inom sjöfarten. Dessutom är det möjligt att avvika från kravet på provlotsning endast om det av tvingande skäl som hänför sig till covid-19-epidemin inte är möjligt att utföra en provlotsning. Detta kan vara fallet till exempel när fartygen i syfte att minimera infektionsrisken vägrar ta ombord extra personer på fartyget, exempelvis den person som provlotsningen görs för. Transport- och kommunikationsverket ska i sin prövning även beakta säkerhetsaspekterna. Enligt förslaget kan Transport- och kommunikationsverket undantagsvis bevilja styrsedel för lots eller linjelotsbrev utan att provlotsning utförs om förfarandet inte bedöms utgöra en fara för sjöfartssäkerheten. I bedömningen kan det fästas vikt vid exempelvis farledens särdrag samt den sökandes tidigare erfarenhet av lotsning och sjöfart eller andra faktorer som påvisar yrkeskunskap, såsom övningar utförda i en fartygssimulator.

I det föreslagna 2 mom. föreskrivs det om en förlängning av giltighetstiden för persontillstånd för lotsning under de exceptionella situationer som covid-19-epidemin orsakar. I momentet föreskrivs det att Transport- och kommunikationsverket på ansökan kan förlänga giltighetstiden med sex månader från den sista giltighetsdagen för de styrsedlar för lotsar, linjelotsbrev och dispenser vars giltighetstid löper ut senast den 30 juni 2021, om det behövs av en betydande orsak som hänför sig till covid-19-epidemin och om det är nödvändigt för att trygga kontinuiteten inom sjöfarten och inte medför fara för människoliv, egendom eller miljö.

En förutsättning för en förlängning av giltighetstiden är att det behövs av en betydande orsak som hänför sig till covid-19-epidemin. Transport- och kommunikationsverket kan således förlänga giltighetstiden för persontillstånd för lotsning, om förnyandet av persontillståndet genom vanliga förfaranden har försvårats i oskäligt hög grad till följd av de exceptionella situationer som covid-19-epidemin orsakar. Detta kan vara fallet till exempel om den utbildning som krävs inte kan ordnas till följd av begränsningarna av sammankomster eller om de sökande på grund av begränsningarna av rörelsefriheten inte kan resa till utbildningsplatsen. Dessutom förutsätts det att förfarandet inte bedöms äventyra sjöfartssäkerheten.

Lagförslaget är temporärt och avsikten är att det ska vara i kraft till och med den 30 juni 2021.

## 8 Ikraftträdande

Det föreslås att lagarna träder i kraft så snart som möjligt. Ändringen av lotsningslagen föreslås gälla temporärt till och med den 30 juni 2021.

Ändringen av lagen om enskilda vägar föreslås träda i kraft så snart som möjligt. Denna lag tillämpas på sådana stämmor till vilka kallelsen har utfärdats i enlighet med denna lag och som hålls medan denna lag är i kraft.

De ändringar som gäller lagen om transportservice föreslås träda i kraft så snart som möjligt. Ändringen förtydligar tillämpningen av lagen och ökar rättssäkerheten.

I regeringens proposition (RP 62/2020 rd) föreslogs temporära ändringar för att reagera på de exceptionella situationer som orsakades av covid-19-epidemin och för att säkerställa samhällsfunktionerna. Den temporära ändringen av lotsningslagen (408/2020) trädde även i kraft den 1 juni 2020. Lotsningsverksamheten är förenad med särdrag till följd av branschens utpräglat internationella karaktär. Således är de ändringar som gäller lotsning i kraft till och med den 30 april 2021, när giltighetstiden för temporärt förlängda styrsedlar för lotsar, linjelotsbrev och dispenser samt nya styrsedlar för lotsar och linjelotsbrev som beviljats utan provlotsning löper ut. Genom denna regeringsproposition blir det möjligt att förlänga giltighetstiden för styrsedlar för lotsar, linjelotsbrev och dispenser samt att avvika från kravet på provlotsning vid beviljandet av nya styrsedlar för lotsar och linjelotsbrev till och med den 30 juni 2021.

Den föreslagna giltighetstiden grundar sig på att det är svårt att på förhand bedöma hur covid-19-epidemin utvecklas och när epidemin tar slut. Som det har framgått under 2020 kan epidemin framskrida i vågor, vilket innebär att smittan kan börja minska bland annat till följd av restriktioner, men detta kan åtföljas av en ny våg, varvid smittan snabbt kan öka kraftigt, vilket var fallet i slutet av november 2020. Det har kommit lovande nyheter om utvecklade vacciner, men myndighetsförfarandena för godkännandet av dem, tillgången till de vacciner som kommer till försäljning och tidtabellen för de nationella vaccinationerna är fortfarande oklara aspekter. Det är inte heller känt hur och med vilken tidtabell en omfattande tillgång till vaccin skulle kunna påverka hur epidemin fortsätter globalt och på nationell nivå.

## **9 Verkställighet och uppföljning**

Genomförandet av de ändringar som föreslås i lagen om enskilda vägar och lotsningslagen och konsekvenserna av ändringarna följs regelbundet upp. I fråga om lotsningslagen sammanställer Transport- och kommunikationsverket uppföljningsrapporter för kommunikationsministeriet. Under 2022 ska verket dessutom göra en övergripande utredning om de lagstiftningsändringar inom förvaltningsområdet som det föreskrivits om med anledning av covid-19-epidemin och deras konsekvenser. Resultaten utvärderas och vid behov görs också ändringar av bestående art i gällande lagstiftning.

## **10 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning**

Det finns skäl att granska och bedöma hur de föreslagna ändringarna förhåller sig till de grundläggande fri- och rättigheter som fastställts i 6, 13, och 18 § i grundlagen och till 124 § i grundlagen.

De allmänna förutsättningarna för inskränkningar av de grundläggande fri- och rättigheterna är att bestämmelser tas in i lag, att avgränsningen är exakt och noggrann, att begränsningen är acceptabel och proportionell, att kärnan i en grundläggande fri- och rättighet är intakt, att rättskyddet är adekvat och att de mänskliga rättigheterna iakttas. Dessutom har grundlagsutskottet särskilt understrukit att beredningen av propositioner bör utvecklas för att lagstiftningsordningen ska motiveras också med avseende på skyldigheten enligt 22 § i grundlagen att se till att

de grundläggande fri- och rättigheterna och de mänskliga rättigheterna tillgodoses och inte enbart med avseende på eventuella motsatsförhållanden i fråga om rättigheterna (GrUU 52/2014 rd, s. 3/II).

De förslag i propositionen som anknyter till de grundläggande fri- och rättigheterna är exakta, tidsmässigt begränsade och motiverade i förhållande till skyddsintressena. Den föreslagna regleringen har getts en begränsad omfattning som mot bakgrund av dess syften ska ses som nödvändig och proportionell. Förslagen innebär inte ingrepp i kärnområdet för de grundläggande fri- och rättigheter som fastställts i grundlagen.

#### *Jämlikhet (6 §)*

Propositionen bör bedömas med hänsyn till 6 § i grundlagen, enligt vilken ingen utan godtagbart skäl får särbehandlas på grund av kön, ålder, ursprung, språk, religion, övertygelse, åsikt, hälsotillstånd eller handikapp eller av någon annan orsak som gäller hans eller hennes person. Bestämmelsen förbjuder även indirekt diskriminering, dvs. sådana åtgärder vars verkningar de facto – om än enbart indirekt – leder till ett diskriminerande resultat. Att gynna eller försätta någon individ eller grupp i en privilegierad ställning är likaså förbjudet, om det i sak innebär diskriminering av andra.

I fråga om *lagen om enskilda vägar* kan det konstateras att möjliggörandet av deltagande i stämmor på distans erbjuder ett alternativt sätt att delta i stämmorna. Syftet med detta ändringsförslag är att säkerställa att alla vägdelägare också behandlas jämnt och att alla vägdelägare har lika möjligheter att delta i väglagets stämmor. I den regeringsproposition (RP 45/2020 rd) som var under behandling i riksdagen konstateras det att möjliggörandet av undantagsförfaranden gör det lättare att hålla stämmorna, mötena och sammanträdena på ett tillräckligt förutsebart och kontrollerat sätt, vilket bidrar till att främja aktieägarnas likställighet. Ändringen av *lagen om enskilda vägar* kan således anses stödja jämlikheten för vägdelägarna, eftersom alla delägare garanteras lika möjligheter att delta i väglagets stämmor. Dessutom förbättrar den föreslagna ändringen till exempel möjligheterna för sådana vägdelägare som är bosatta utomlands att delta i stämmorna, vilket i sin tur främjar tillgodoseendet av likställighetsprincipen.

Genom förslaget som gäller *lotsningslagen* ingriper man i jämlikheten för innehavare eller sökande av persontillstånd för lotsning till den del nya persontillstånd beviljas eller giltighetstiden för gamla persontillstånd förlängs under lättare förutsättningar än vanligt. Förslaget stämmer dock överens med de allmänna villkoren för inskränkningar av de grundläggande fri- och rättigheterna. Lagförslaget har definierats exakt och noggrant avgränsat så att det endast gäller vissa persontillstånd för lotsning. Förslaget står i rätt proportion till den nytta som eftersträvas, eftersom avvikelsen är i kraft endast under en begränsad tid. Förslaget ska också anses vara godtagbart, eftersom syftet med förslaget är att trygga kontinuiteten inom sjöfarten och därigenom Finlands försörjningsberedskap.

Kärnområdet för likställighetsprincipen förblir intakt, eftersom förslaget till ändring av *lotsningslagen* inte försätter sådana sökande som är i samma situation i en ojämlig ställning. Förslaget ska tillämpas på alla sökande som är i samma situation. Förslaget innebär dessutom inte någon automatisk avvikelse från kravet på provlotsning eller någon omedelbar förlängning av giltighetstiden för persontillstånden för lotsning. Däremot är syftet med förslaget att möjliggöra de förfaranden som beskrivs, om sökanden till följd av covid-19-epidemin har betydande svårigheter att utföra provlotsning eller förnya sitt persontillstånd för lotsning.

Det kan dessutom konstateras att personer vars persontillstånd för lotsning skulle löpa ut innan de exceptionella situationer som covid-19-epidemin orsakar sannolikt inte har svårt att förnya sina persontillstånd. De skulle därmed inte på basis av den föreslagna bestämmelsen hamna i en väsentligt sämre ställning än de vars persontillstånd för lotsning upphör att gälla under den exceptionella situation som beror på covid-19-epidemin. Syftet med de föreslagna ändringarna är att underlätta situationen för de sökande vars persontillstånd för lotsning löper ut under covid-19-epidemin och som på grund av epidemin har väsentliga svårigheter att förnya sina persontillstånd.

Förslaget omfattas av normala rättskyddsarrangemang.

#### *Mötes- och föreningsfrihet (13 §)*

Ändringen av *lagen om enskilda vägar* främjar tillgodoseendet av mötes- och föreningsfriheten i väglagen, eftersom digitaliseringen av mötesförfarandena möjliggör ett allt flexiblere deltagande i väglagets stämmor och utvidgar samtliga delägares möjligheter att delta. Den föreslagna regleringen anses vara behövlig, även om den innehåller en ändring som kan påverka det sedvanliga utövandet av mötesfriheten, eftersom ändringen kan anses främja ordnandet av väglagets stämmor. Ändringen kan således anses vara motiverad med avseende på tillgodoseendet av mötes- och föreningsfriheten.

Grundlagsutskottet har ansett att föreningsfriheten bygger på föreningars interna självbestämmanderätt och handlingsfrihet, dvs. så kallad föreningsautonomi. Här ingår enligt förarbetena föreningarnas rätt att fritt godkänna stadgar som de själva väljer och fritt välja medlemmar (RP 309/1993 rd, s. 64 och GrUB 3/2010 rd, s. 5).

I motiveringen till regeringens proposition om temporär avvikelse från aktiebolagslagen, lagen om bostadsaktiebolag, lagen om andelslag, föreningslagen och vissa andra sammanslutningslagar i syfte att begränsa spridningen av covid-19-epidemin (RP 45/2020 rd, s. 27) har det konstaterats att den ändring av föreningslagen som föreslås i fråga om en avvikelse från mötesförfarandena inte begränsar den rätt för föreningarna, som ingår i föreningsautonomin, att fritt godkänna stadgar som de själva väljer och fritt välja sina medlemmar. Det temporära undantagsförslaget enligt propositionen konstateras i motiveringen begränsa föreningsautonomin främst så att det för tillåtelse att delta på distans och utöva fullmakt under undantagsförhållanden inte krävs ett sådant medlemsbeslut med kvalificerad majoritet som behövs för att ändra stadgarna. Den begränsning som föreslås i motiveringen till regeringspropositionen i fråga har ansetts vara nödvändig, eftersom covid-19-epidemin har försvårat föreningarnas möjligheter att ändra sina stadgar. I motiveringen har det dessutom ansetts att eftersom förslaget i fråga inte begränsar medlemmarnas rättigheter att delta i beslutsfattandet i föreningen och eftersom dess konsekvenser har begränsats på förhand både innehållsmässigt och i fråga om varaktigheten, kan begränsningarna anses vara godtagbara och proportionerliga med avseende på systemet med de grundläggande fri- och rättigheterna.

De motiveringar som framförs i den regeringspropositionen (RP 45/2020 rd) kan även tillämpas på förslaget till ändring av lagen om enskilda vägar. I fråga om förslaget till ändring av lagen om enskilda vägar kan det konstateras att väglagens bestämmanderätt begränsas närmast så att tillåtandet av användningen av deltagande på distans inte kräver ett sådant majoritetsbeslut av vägdelägarna eller en sådan ändring av stadgarna som behövs för beslutsfattande vid väglagets stämma. När det gäller ändringen av lagen om enskilda vägar kan det också konstateras att eftersom förslaget inte begränsar rätten för delägarna i väglaget att delta i väglagets beslutsfattande, kan det undantagsförfarande som hänför sig till stämмоarrangemangen med tanke på

systemet för de grundläggande fri- och rättigheterna anses godtagbart och proportionerligt och som en sådan åtgärd som främjar tillgodoseendet av mötes- och föreningsfriheten.

*Näringsfrihet och rätt till arbete (18 §)*

Förslaget till ändring av *lotsningslagen* bör granskas också med hänsyn till rätten till arbete och till näringsfriheten. Enligt grundlagens 18 § 1 mom. har var och en i enlighet med lag rätt att skaffa sig sin försörjning genom arbete, yrke eller näring som han eller hon valt fritt. Syftet med bestämmelsen är att stärka vars och ens rätt att genom arbete, yrke eller näring skaffa sig sin försörjning. Dessutom fastställs där principen om fritt företagande, när yrke och näring uttryckligen nämns som ett medel för att skaffa utkomst. En grundprincip är individens egen aktivitet för att skaffa sig utkomst. Rätten att välja arbete fritt har även anknytning till jämlikheten och förbudet mot diskriminering.

Syftet med de ändringar i *lotsningslagen* som föreslås i propositionen är att trygga bedrivandet av näringar i anslutning till sjöfarten i de exceptionella situationer som covid-19-epidemin orsakar. Avsikten med ändringarna är att trygga ett tillräckligt antal innehavare av persontillstånd för lotsning också under covid-19-epidemin. En gällande styrsedel för lots är en förutsättning för att vara verksam som lots. Likaså är linjelotsbrev och dispenser sådana viktiga certifikat som hänför sig till bedrivandet av näringsverksamhet inom sjöfarten och vars oavbrutna giltighet tryggar kontinuiteten i sjötransporterna.

Utöver att trygga sysselsättningen för de personer som arbetar som lots tryggar ändringarna sysselsättningen för fartygens besättningar och för de personer som arbetar i hamnarna. Kontinuiteten i sjötrafiken och logistiken tryggar också i större utsträckning sysselsättningen och näringsverksamheten i anslutning till olika funktioner i samhället, såsom industrin.

Med stöd av de allmänna förutsättningarna för begränsning av de grundläggande fri- och rättigheterna ska begränsningarna också vara godtagbara med hänsyn till människorättsförpliktelserna. Näringsfriheten tryggas inte som sådan i Europakonventionen eller i de människorättskonventioner som lyder under FN. I artikel 23 i FN:s allmänna förklaring om de mänskliga rättigheterna ingår friheten att välja arbete. Näringsfriheten ingår i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna. Enligt artikel 16 ska näringsfriheten erkännas i enlighet med unionsrätten samt nationell lagstiftning och praxis. Artikel 1 i det första tilläggsprotokollet till Europakonventionen skyddar egendomsskyddet och det har ansetts att den indirekt skyddar även näringsverksamheten. Denna rätt kan i stor utsträckning begränsas genom lag för att trygga offentliga intressen. Finlands internationella förpliktelser i fråga om mänskliga rättigheter hindrar därför inte en reglering av det slag som föreslås. Syftet med ovannämnda ändringar i *lotsningslagen* är att upprätthålla sysselsättningen under covid-19-epidemin och på så sätt trygga den rätt till arbete och försörjning som hänför sig till näringsfriheten enligt grundlagen. Genom förslagen strävar man också efter att trygga näringsidkande inom sjöfarten i exceptionella situationer, vilket därmed främjar näringsfriheten enligt i grundlagen.

*Överföring av offentliga förvaltningsuppgifter på andra än myndigheter (124 §)*

Ordnandet av de tjänster för mobilitetsinformation som avses i 154, 179 och 179 a § i lagen om transportservice och deras förhållande till grundlagen och överföringen av offentliga förvaltningsuppgifter på andra än myndigheter har behandlats i regeringens proposition RP 202/2020

rd till riksdagen med förslag till lag om ändring och temporär ändring av lagen om transportservice samt till vissa lagar som har samband med den. Bolagets befogenheter enligt lagen om transportservice godkändes i riksdagen i december 2020 (RP 202/2020 rd och RSv 191/2020 rd).

I sin tolkningspraxis har grundlagsutskottet ansett att det för att kraven på rättssäkerhet och god förvaltning ska anses vara uppfyllda i den bemärkelse som avses i 124 § i grundlagen krävs att ärendena behandlas i enlighet med de allmänna förvaltningslagarna och att de som behandlar ärendena handlar under tjänsteansvar.<sup>1</sup> Med tanke på tryggheten av de grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten och kraven på god förvaltning har också tillsynen över skötseln av offentliga förvaltningsuppgifter som anförtratts enskilda betydelse<sup>2</sup> och likaså behörighetsvillkoren<sup>3</sup>. De grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten och kravet på god förvaltning kan i faktisk verksamhet tillgodoses om bestämmelserna generellt sett är exakta och i övrigt tillbörliga och om de involverade är lämpliga och behöriga för sin uppgift.<sup>4</sup> Med tanke på tryggheten av de grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten och kraven på god förvaltning är också de krav enligt 138 § i lagen om transportservice som gäller den som levererar vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster av betydelse. Kraven gäller i synnerhet leverantörens tillförlitlighet, verksamhetsförutsättningar och personalens kompetens.

Bestämmelser om myndighetstillsyn över bolaget och de tjänster som bolaget producerar finns också i lagen om transportservice. Enligt 178 § i lagen om transportservice utövar Transport- och kommunikationsverket tillsyn över att lagen om transportservice samt bestämmelser som utfärdats och föreskrifter och beslut som meddelats med stöd av den iakttas, om inte något annat föreskrivs i lagen. Enligt 154 § 2 mom. i den gällande lagen svarar Transport- och kommunikationsverket för den informationstjänst för mobilitetsinformation till vilken webbadressen eller webbadresserna samt uppdateringarna av dem ska anmälas. Transport- och kommunikationsverket kan skaffa informationstjänsten och dess direkta produktions-, underhålls- och utvecklingsuppgifter av Traffic Management Finland Ab. På personer som är anställda hos Traffic Management Finland Ab tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar när de utför uppgifter enligt lagen om transportservice. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen. Dessutom är Transport- och kommunikationsverket behörig myndighet enligt ITS-direktivet och övervakar att Katalogen över mobilitetstjänster överensstämmer med kraven och ansvarar fortfarande för produktionen av tjänsten. I fråga om ansvaret för att ordna informationstjänsten och bestämmelserna om tjänsteansvar preciserades formuleringarna i 154 § 2 mom. i kommunikationsutskottet. Dessutom preciserades 179 § 2 och 3 mom. genom en uttrycklig hänvisning till Traffic Management Finland Ab i stället för till tjänsteleverantören, eftersom lagen gör det möjligt att skaffa uppgifterna i fråga endast av bolaget.<sup>5</sup>

Med tanke på tryggheten av de grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten och kraven på god förvaltning är det viktigt att namnet på Traffic Management Finland Ab, som uttryckligen nämns i 154, 179 och 179 a § i lagen, uppdateras så snabbt som möjligt till bolagets nya firmanamn Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab.

### ***Tillämpning på Åland***

---

<sup>1</sup> GrUU 50/2017 rd, s. 3; GrUU 33/2004 rd, s. 7 och GrUU 46/2002 rd, s. 9.

<sup>2</sup> GrUU 40/2002 rd, s. 4 och GrUU 62/2014 rd, s. 2.

<sup>3</sup> GrUU 40/2002 rd, s. 4.

<sup>4</sup> GrUU 26/2017 rd, s. 50 och GrUU 24/2001 rd, s. 4.

<sup>5</sup> KoUB 18/2020 rd.

Enligt 18 § 21 punkten i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) har landskapet lagstiftningsbehörighet i fråga om vägtrafik.

I fråga om trafikärenden hör enligt 27 § 13 punkten i självstyrelselagen för Åland frågor som rör handelssjöfart och farleder för handelssjöfart till rikets lagstiftningsbehörighet. Dessutom hör beslut om behörigheter inom sjöfarten och om lotsbrev och förlängning av deras giltighet till rikets behörighet. Behörig myndighet i dessa frågor är Transport- och kommunikationsverket.

På de grunder som anges ovan kan lagförslagen behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

*Kläm*

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



1.

## Lag

### om ändring av 58 § i lagen om enskilda vägar

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i lagen om enskilda vägar (560/2018) 58 § som följer:

#### 58 §

##### *Väglagets stämma*

Vägdelägarna beslutar om väghållningen och andra angelägenheter som gäller väglaget vid väglagets stämma.

Väglagets stämma kan även hållas i en elektronisk verksamhetsmiljö om det beslutas vid väglagets stämma eller bestäms i väglagets stadgar.

Väglagets syssloman eller bestyrelse kan tillåta deltagande i väglagets stämma med hjälp av post eller datakommunikationsförbindelse eller något annat tekniskt hjälpmedel. En förutsättning för deltagande i stämman är dock att väglagets delägare anmäler sig till stämman senast en bestämd dag som kan vara tidigast två veckor före stämman. I ett sådant fall räknas kallelsetiden för stämman från den sista anmälningdagen.

Utöver vad som föreskrivs någon annanstans i denna lag ska väglagets stämma särskilt fatta beslut om

- 1) fastställande av en budget för följande eller innevarande räkenskapsperiod och när väglagets räkenskapsperiod ska börja och sluta,
- 2) granskning och godkännande av redovisningen för föregående räkenskapsperiod eller förordnande av två personer att på förhand och efteråt granska redovisningen och lämna stämman en redogörelse för granskningens resultat,
- 3) beviljande av ansvarsfrihet för sysslomannen eller bestyrelsen,
- 4) val av väglagets syssloman eller bestyrelse och befrielse av sysslomannen eller bestyrelsen från uppdraget,
- 5) fastställande av vägenhetsberäkningen,
- 6) fastställande av debiteringslängden för vägavgifter och bestämmande av grunderna för bruksavgiften samt vid behov om fastställande av bruksavgifter,
- 7) upptagande av penninglån,
- 8) sökande av rågång som avses i 103 § 2 mom. i fastighetsbildningslagen, när detta behövs för väghållningen,
- 9) utfärdande av anvisningar om väghållningen till sysslomannen eller bestyrelsen,
- 10) beviljande av tillstånd för regelbunden användning av vägen för andra än vägdelägare,
- 11) upplåtande av vägrätt till befintlig väg eller upphävande av vägrätt som upplåtits av väglaget,
- 12) väglagets stadgar,
- 13) bemyndigande av en utomstående aktör att sköta vägförvaltningen och väghållningen,
- 14) initiativ som vägdelägarna tagit i fråga om väghållningen.

**RP 263/2020 rd**

Denna lag träder i kraft den \_\_\_\_\_ 20 \_\_\_\_ . Denna lag tillämpas på sådana stämmor till vilka kallelse har utfärdats i enlighet med denna lag och som hålls medan denna lag är i kraft.

2.

## Lag

### om ändring av lagen om transportservice

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i lagen om transportservice (320/2017) 154 § 2 och 3 mom., 179 § 2 och 3 mom. samt 179 a §, sådana de lyder i lag 1256/2020, som följer:

#### 154 §

##### *Väsentlig information om mobilitetstjänster*

Webbadressen eller webbadresserna för det gränssnitt som avses i 1 mom. och för den övriga information som behövs för att få tillgång till gränssnittet samt uppdateringarna av materialet ska meddelas för lagring i det informationssystem som Transport- och kommunikationsverket anvisat innan verksamheten inleds eller i fråga om uppdateringar omedelbart när den nya adressen är känd. Transport- och kommunikationsverket svarar för den informationstjänst till vilken webbadressen eller webbadresserna samt uppdateringarna av dem ska anmälas. Transport- och kommunikationsverket kan skaffa informationstjänsten och dess direkta produktions-, underhålls- och utvecklingsuppgifter av Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab i enlighet med 213 §. På personer som är anställda hos Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar när de utför uppgifter enligt denna lag. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen.

Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab som anvisats som tjänsteleverantör i enlighet med 2 mom. ska tillhandahålla teknisk service som alternativt kan användas för den förmedling av information som avses i 1 mom.

#### 179 §

##### *Transport- och kommunikationsverkets uppföljnings- och samordningsuppgifter*

En tillhandahållare av mobilitetstjänster för persontrafiken är trots företagshemligheten skyldig att till Transport- och kommunikationsverket regelbundet lämna de uppgifter om utbudet och den faktiska efterfrågan på den trafik som tillhandahållaren bedriver och som verket behöver för att kunna fullgöra sina uppgifter enligt 1 mom. samt för statistikföring och forskning. Den som tillhandahåller transporttjänster inom persontrafiken ska senast 60 dagar innan en plan genomförs dessutom meddela Transport- och kommunikationsverket om att en tjänst som tillhandahålls regelbundet inleds, upphör eller ändras väsentligt, till den del uppgifterna inte är tillgängliga med hjälp av ett gränssnitt som avses i 154 § 1 mom. Uppgifterna ska ges avgiftsfritt. Om Transport- och kommunikationsverket i enlighet med 154 § 2 mom. ordnar informationstjänsten genom att skaffa den av Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab, ska anmälan göras direkt till Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab.

Transport- och kommunikationsverket eller Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab som är verkligt samt för verkets räkning har trots sekretess rätt att till en annan myndighet lämna ut de uppgifter

som verket eller tjänsteleverantören fått, om uppgifterna är nödvändiga för att myndigheten ska kunna fullgöra sina uppgifter enligt lag. Transport- och kommunikationsverket eller Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab som är verksamt för verkets räkning får lämna ut uppgifterna via ett gränssnitt eller på något annat sätt elektroniskt.

\_\_\_\_\_

179 a §

*Anmälan om tidtabeller och ruttor under covid-19-epidemin*

Under covid-19-epidemin ska den som tillhandahåller transporttjänster inom persontrafiken, med avvikelse från 179 § 2 mom., underrätta Transport- och kommunikationsverket om inledande, upphörande eller väsentliga ändringar av tjänster som tillhandahålls regelbundet senast fem dagar innan planen genomförs, till den del uppgifterna inte är tillgängliga med hjälp av ett gränssnitt som avses i 154 § 1 mom. Om Transport- och kommunikationsverket i enlighet med 154 § 2 mom. ordnar informationstjänsten genom att skaffa den av Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab, ska anmälan göras direkt till Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab.

Denna lag träder i kraft den 20 .

\_\_\_\_\_

3.

## Lag

### om temporär ändring av lotsningslagen

I enlighet med riksdagens beslut  
fogas temporärt till lotsningslagen (940/2003) en ny 21 b § som följer:

#### 21 b §

#### *Undantag under covid-19-epidemin*

Med avvikelse från vad som föreskrivs i 12 § 1 mom. 5 punkten och 14 § 3 mom. 3 punkten kan Transport- och kommunikationsverket avvika från kravet på provlotsning vid beviljande av nya styrsedlar för lotsar eller linjelotsbrev under en tidsperiod som slutar den 30 juni 2021. Sådana styrsedlar för lotsar eller linjelotsbrev som avses i detta moment och som beviljas utan provlotsning är i kraft i sex månader från dagen för beviljandet. Styrsedlar för lotsar eller linjelotsbrev kan beviljas utan att kravet på provlotsning uppfylls, om utförandet av en provlotsning har försvårats avsevärt av orsaker som beror på covid-19-epidemin och förfarandet är nödvändigt för att trygga kontinuiteten inom sjöfarten och inte medför fara för människoliv, egendom eller miljön.

Transport- och kommunikationsverket kan på ansökan förlänga giltighetstiden för de styrsedlar för lotsar som avses i 12 § 2 mom., de linjelotsbrev som avses i 14 § 5 mom. och de dispenser som beviljats med stöd av 16 § 5 mom. och vars giltighetstid löper ut senast den 30 juni 2021 med sex månader från den sista giltighetsdagen för den ursprungliga styrsedeln för lots, det ursprungliga linjelotsbrevet eller den ursprungliga dispensen, om det behövs av en betydande orsak som hänför sig till covid-19-epidemin och om det är nödvändigt för att trygga kontinuiteten inom sjöfarten och inte medför fara för människoliv, egendom eller miljön.

---

Denna lag träder i kraft den 20 och gäller till och med den 30 juni 2021. De styrsedlar för lotsar, linjelotsbrev och dispenser som beviljats med stöd av denna lag förblir i kraft enligt de villkor som anges i dem. Bestämmelserna i denna lag tillämpas på de ansökningar som avses i 21 b § och som har tagits emot under lagens giltighetstid.

---

Helsingfors den 28 januari 2021

**Statsminister**

**Sanna Marin**

Kommunikationsminister Timo Harakka

1.

**Lag**

**om ändring av 58 § i lagen om enskilda vägar**

I enlighet med riksdagens beslut  
ändras i lagen om enskilda vägar (560/2018) 58 § som följer:

*Gällande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

58 §

58 §

*Väglagets stämma*

*Väglagets stämma*

Vägdelägarna beslutar om väghållningen och andra angelägenheter som gäller väglaget vid väglagets stämma.

Väglagets stämma kan även hållas i en elektronisk verksamhetsmiljö om det beslutas vid väglagets stämma eller bestäms i väglagets stadgar.

(ny)

Utöver vad som föreskrivs någon annanstans i denna lag ska väglagets stämma särskilt fatta beslut om

1) fastställande av en budget för följande eller innevarande räkenskapsperiod och när väglagets räkenskapsperiod ska börja och sluta,

2) granskning och godkännande av redovisningen för föregående räkenskapsperiod eller förordnande av två personer att på förhand och efteråt granska redovisningen och lämna

Vägdelägarna beslutar om väghållningen och andra angelägenheter som gäller väglaget vid väglagets stämma.

Väglagets stämma kan även hållas i en elektronisk verksamhetsmiljö om det beslutas vid väglagets stämma eller bestäms i väglagets stadgar.

*Väglagets syssloman eller bestyrelse kan tillåta deltagande i väglagets stämma med hjälp av post eller datakommunikationsförbindelse eller något annat tekniskt hjälpmedel. En förutsättning för deltagande i stämman är dock att väglagets delägare anmäler sig till stämman senast en bestämd dag som kan vara tidigast två veckor före stämman. I ett sådant fall räknas kallelsetiden för stämman från den sista anmälningdagen.*

Utöver vad som föreskrivs någon annanstans i denna lag ska väglagets stämma särskilt fatta beslut om

1) fastställande av en budget för följande eller innevarande räkenskapsperiod och när väglagets räkenskapsperiod ska börja och sluta,

2) granskning och godkännande av redovisningen för föregående räkenskapsperiod eller förordnande av två personer att på förhand och efteråt granska redovisningen och lämna

*Gällande lydelse*

stämman en redogörelse för granskningens resultat,

3) beviljande av ansvarsfrihet för sysslomannen eller bestyrelsen,

4) val av väglagets syssloman eller bestyrelse och befrielse av sysslomannen eller bestyrelsen från uppdraget,

5) fastställande av vägenhetsberäkningen,

6) fastställande av debiteringslängden för vägavgifter och bestämmande av grunderna för bruksavgiften samt vid behov om fastställande av bruksavgifter,

7) upptagande av penninglån,

8) sökande av rågång som avses i 103 § 2 mom. i fastighetsbildningslagen, när detta behövs för väghållningen,

9) utfärdande av anvisningar om väghållningen till sysslomannen eller bestyrelsen,

10) beviljande av tillstånd för regelbunden användning av vägen för andra än vägdelägare,

11) upplåtande av vägrätt till befintlig väg eller upphävande av vägrätt som upplåtits av väglaget,

12) väglagets stadgar,

13) bemyndigande av en utomstående aktör att sköta vägförvaltningen och väghållningen,

14) initiativ som vägdelägarna tagit i fråga om väghållningen.

*Föreslagen lydelse*

stämman en redogörelse för granskningens resultat,

3) beviljande av ansvarsfrihet för sysslomannen eller bestyrelsen,

4) val av väglagets syssloman eller bestyrelse och befrielse av sysslomannen eller bestyrelsen från uppdraget,

5) fastställande av vägenhetsberäkningen,

6) fastställande av debiteringslängden för vägavgifter och bestämmande av grunderna för bruksavgiften samt vid behov om fastställande av bruksavgifter,

7) upptagande av penninglån,

8) sökande av rågång som avses i 103 § 2 mom. i fastighetsbildningslagen, när detta behövs för väghållningen,

9) utfärdande av anvisningar om väghållningen till sysslomannen eller bestyrelsen,

10) beviljande av tillstånd för regelbunden användning av vägen för andra än vägdelägare,

11) upplåtande av vägrätt till befintlig väg eller upphävande av vägrätt som upplåtits av väglaget,

12) väglagets stadgar,

13) bemyndigande av en utomstående aktör att sköta vägförvaltningen och väghållningen,

14) initiativ som vägdelägarna tagit i fråga om väghållningen.

Denna lag träder i kraft den 20 .  
Denna lag tillämpas på sådana stämmor till vilka kallelse har utfärdats i enlighet med denna lag och som hålls medan denna lag är i kraft.



2.

# Lag

## om ändring av lagen om transportservice

I enlighet med riksdagens beslut  
ändras i lagen om transportservice (320/2017) 154 § 2 och 3 mom., 179 § 2 och 3 mom. samt 179 a §, sådana de lyder i lag 1256/2020, som följer:

*Gällande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

154 §

154 §

*Väsentlig information om mobilitetstjänster*

*Väsentlig information om mobilitetstjänster*

Webbadressen eller webbadresserna för det gränssnitt som avses i 1 mom. och för den information som behövs för att få tillgång till gränssnittet samt uppdateringarna av materialet ska meddelas för lagring i det informationssystem som Transport- och kommunikationsverket anvisat innan verksamheten inleds eller i fråga om uppdateringar omedelbart när den nya adressen är känd. Transport- och kommunikationsverket svarar för den informationstjänst till vilken webbadressen eller webbadresserna samt uppdateringarna av dem ska anmälas. Transport- och kommunikationsverket kan skaffa informationstjänsten och dess direkta produktions-, underhålls- och utvecklingsuppgifter av Traffic Management Finland Ab i enlighet med 213 §. På personer som är anställda hos Traffic Management Finland Ab tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar när de utför uppgifter enligt denna lag. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen.

Traffic Management Finland Ab som anvisats som tjänsteleverantör i enlighet med 2 mom. ska tillhandahålla teknisk service som alternativt kan användas för den förmedling av information som avses i 1 mom.

Webbadressen eller webbadresserna för det gränssnitt som avses i 1 mom. och för den övriga information som behövs för att få tillgång till gränssnittet samt uppdateringarna av materialet ska meddelas för lagring i det informationssystem som Transport- och kommunikationsverket anvisat innan verksamheten inleds eller i fråga om uppdateringar omedelbart när den nya adressen är känd. Transport- och kommunikationsverket svarar för den informationstjänst till vilken webbadressen eller webbadresserna samt uppdateringarna av dem ska anmälas. Transport- och kommunikationsverket kan skaffa informationstjänsten och dess direkta produktions-, underhålls- och utvecklingsuppgifter av Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab i enlighet med 213 §. På personer som är anställda hos Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar när de utför uppgifter enligt denna lag. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen.

Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab som anvisats som tjänsteleverantör i enlighet med 2 mom. ska tillhandahålla teknisk service som alternativt kan användas för den förmedling av information som avses i 1 mom.

*Gällande lydelse*

179 §

*Transport- och kommunikationsverkets uppföljnings- och samordningsuppgifter*

En tillhandahållare av mobilitetstjänster för persontrafiken är trots företagshemligheten skyldig att till Transport- och kommunikationsverket regelbundet lämna de uppgifter om utbudet och den faktiska efterfrågan på den trafik som tillhandahållaren bedriver och som verket behöver för att kunna fullgöra sina uppgifter enligt 1 mom. samt för statistikföring och forskning. Den som tillhandahåller transporttjänster inom persontrafiken ska senast 60 dagar innan en plan genomförs dessutom meddela Transport- och kommunikationsverket om att en tjänst som tillhandahålls regelbundet inleds, upphör eller ändras väsentligt, till den del uppgifterna inte är tillgängliga med hjälp av ett gränssnitt som avses i 154 § 1 mom. Uppgifterna ska ges avgiftsfritt. Om Transport- och kommunikationsverket i enlighet med 154 § 2 mom. ordnar informations-tjänsten genom att skaffa den av Traffic Management Finland Ab, ska anmälan göras direkt till Traffic Management Finland Ab.

Transport- och kommunikationsverket eller Traffic Management Finland Ab som är verksam för verkets räkning har trots sekretess rätt att till en annan myndighet lämna ut de uppgifter som verket eller tjänsteleverantören fått, om uppgifterna är nödvändiga för att myndigheten ska kunna fullgöra sina uppgifter enligt lag. Transport- och kommunikationsverket eller Traffic Management Finland Ab som är verksam för verkets räkning får lämna ut uppgifterna via ett gränssnitt eller på något annat sätt elektroniskt.

179 a §

*Anmälan om tidtabeller och rutter under covid-19-epidemin*

*Föreslagen lydelse*

179 §

*Transport- och kommunikationsverkets uppföljnings- och samordningsuppgifter*

En tillhandahållare av mobilitetstjänster för persontrafiken är trots företagshemligheten skyldig att till Transport- och kommunikationsverket regelbundet lämna de uppgifter om utbudet och den faktiska efterfrågan på den trafik som tillhandahållaren bedriver och som verket behöver för att kunna fullgöra sina uppgifter enligt 1 mom. samt för statistikföring och forskning. Den som tillhandahåller transporttjänster inom persontrafiken ska senast 60 dagar innan en plan genomförs dessutom meddela Transport- och kommunikationsverket om att en tjänst som tillhandahålls regelbundet inleds, upphör eller ändras väsentligt, till den del uppgifterna inte är tillgängliga med hjälp av ett gränssnitt som avses i 154 § 1 mom. Uppgifterna ska ges avgiftsfritt. Om Transport- och kommunikationsverket i enlighet med 154 § 2 mom. ordnar informations-tjänsten genom att skaffa den av Trafikstyrbolag Fintraffic Ab, ska anmälan göras direkt till Trafikstyrbolag Fintraffic Ab.

Transport- och kommunikationsverket eller Trafikstyrbolag Fintraffic Ab som är verksam för verkets räkning har trots sekretess rätt att till en annan myndighet lämna ut de uppgifter som verket eller tjänsteleverantören fått, om uppgifterna är nödvändiga för att myndigheten ska kunna fullgöra sina uppgifter enligt lag. Transport- och kommunikationsverket eller Trafikstyrbolag Fintraffic Ab som är verksam för verkets räkning får lämna ut uppgifterna via ett gränssnitt eller på något annat sätt elektroniskt.

179 a §

*Anmälan om tidtabeller och rutte under covid-19-epidemin*

*Gällande lydelse*

Under covid-19-epidemin ska den som tillhandahåller transporttjänster inom persontrafiken, med avvikelse från 179 § 2 mom., underrätta Transport- och kommunikationsverket om inledande, upphörande eller väsentliga ändringar av tjänster som tillhandahålls regelbundet senast fem dagar innan planen genomförs, till den del uppgifterna inte är tillgängliga med hjälp av ett gränssnitt som avses i 154 § 1 mom. Om Transport- och kommunikationsverket i enlighet med 154 § 2 mom. ordnar informationstjänsten genom att skaffa den av Traffic Management Finland Ab, ska anmälan göras direkt till Traffic Management Finland Ab.

*Föreslagen lydelse*

Under covid-19-epidemin ska den som tillhandahåller transporttjänster inom persontrafiken, med avvikelse från 179 § 2 mom., underrätta Transport- och kommunikationsverket om inledande, upphörande eller väsentliga ändringar av tjänster som tillhandahålls regelbundet senast fem dagar innan planen genomförs, till den del uppgifterna inte är tillgängliga med hjälp av ett gränssnitt som avses i 154 § 1 mom. Om Transport- och kommunikationsverket i enlighet med 154 § 2 mom. ordnar informationstjänsten genom att skaffa den av *Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab*, ska anmälan göras direkt till *Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab*.

3.

## Lag

### om temporär ändring av lotsningslagen

I enlighet med riksdagens beslut  
fogas temporärt till lotsningslagen (940/2003) en ny 21 b § som följer:

*Gällande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

#### 21 b §

##### *Undantag under covid-19-epidemin*

*Med avvikelse från vad som föreskrivs i 12 § 1 mom. 5 punkten och 14 § 3 mom. 3 punkten kan Transport- och kommunikationsverket avvika från kravet på provlotsning vid beviljande av nya styrsedlar för lotsar eller linjelotsbrev under en tidsperiod som slutar den 30 juni 2021. Sådana styrsedlar för lotsar eller linjelotsbrev som avses i detta moment och som beviljas utan provlotsning är i kraft i sex månader från dagen för beviljandet. Styrsedlar för lotsar eller linjelotsbrev kan beviljas utan att kravet på provlotsning uppfylls, om utförandet av en provlotsning har försvårats avsevärt av orsaker som beror på covid-19-epidemin och förfarandet är nödvändigt för att trygga kontinuiteten inom sjöfarten och inte medför fara för människoliv, egendom eller miljön.*

*Transport- och kommunikationsverket kan på ansökan förlänga giltighetstiden för de styrsedlar för lotsar som avses i 12 § 2 mom., de linjelotsbrev som avses i 14 § 5 mom. och de dispenser som beviljats med stöd av 16 § 5 mom. och vars giltighetstid löper ut senast den 30 juni 2021 med sex månader från den sista giltighetsdagen för den ursprungliga styrsedeln för lots, det ursprungliga linjelotsbrevet eller den ursprungliga dispensen, om det behövs av en betydande orsak som hänför sig till covid-19-epidemin och om det är nödvändigt för att trygga kontinuiteten inom sjöfarten och*

*Gällande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

*inte medför fara för människoliv, egendom eller miljön.*

*Denna lag träder i kraft den 20 och gäller till och med den 30 juni 2021. De styrsedlar för lotsar, linjelotsbrev och dispenser som beviljats med stöd av denna lag förblir i kraft enligt de villkor som anges i dem. Bestämmelserna i denna lag tillämpas på de ansökningar som avses i 21 b § och som har tagits emot under lagens giltighetstid.*