

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av lagen om farledsavgift

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I propositionen föreslås att lagen om farledsavgift ändras. Avsikten är att till lagen om farledsavgift foga en ny 12 a § i vilken skall tas in det bemyndigande om Sjöfartsverkets isklassbestämmelser som för närvarande finns i 12 § 3 mom.

Det föreslås att Sjöfartsverket kan godkänna även en isklass som fastställts för ett fartyg genom ett alternativt förfarande. Förutsättningen skulle då vara att fartygets isforceringsförmåga tekniskt håller samma nivå som om fartygets isklass hade fastställts enligt

Sjöfartsverkets isklassbestämmelser.

Avsikten är också att till lagen foga en bestämmelse enligt vilken Sjöfartsverket kan på ansökan fastställa att ett fartyg hör till en bättre isklass om fartyget endast i ringa grad avviker från bestämmelserna gällande isklassen i fråga. Det måste finnas särskilda skäl till att fastställa en bättre isklass och dessutom skall fartygets isforceringsförmåga vara god.

Den föreslagna lagen avses träda i kraft den 1 januari 2005.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
INNEHÅLLSFÖRTECKNING	2
ALLMÄN MOTIVERING	3
1. Nuläge	3
1.1. Lagstiftning och praxis.....	3
Revidering av lagstiftningen om farledsavgift	3
Fastställande av farledsavgift	3
Fastställande och styrkande av isklass	4
1.2. Den internationella utvecklingen samt lagstiftningen i utlandet och i EU.....	4
1.3. Bedömning av nuläget	5
Problem	5
Skillnaderna i de olika språkversionerna av isklassbestämmelserna.....	6
Tekniska synpunkter	7
Nedsättning av farledsavgifterna	7
Trafikbegränsningar	8
2. Målsättning och de viktigaste förslagen.....	8
2.1. Målsättning	8
2.2. De viktigaste förslagen	9
3. Propositionens konsekvenser	9
3.1. Ekonomiska konsekvenser	9
3.2. Konsekvenser för myndigheterna	10
3.3. Miljökonsekvenser.....	10
4. Beredningen av propositionen.....	10
4.1. Beredningsskeden och beredningsmaterial	10
4.2. Remissyttranden och hur de har beaktats	10
DETALJMOTIVERING	13
1. Lagförslag	13
2. Ikraftträdande	15
3. Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning.....	15
LAGFÖRSLAGET	17
om ändring av lagen om farledsavgift.....	17
BILAGA	19
PARALLELLTEXTER	19
om ändring av lagen om farledsavgift.....	19

ALLMÄN MOTIVERING

1. Nuläge

1.1. Lagstiftning och praxis

Revidering av lagstiftningen om farledsavgift

Lagen om farledsavgift (708/2002) och den statsrådsförordning om farledsavgift (719/2002) som utfärdades med stöd av lagen trädde i kraft den 1 september 2002. Genom lagen upphävdes den tidigare lagen om farledsavgift (1028/1980) jämte ändringar. Genom den nya lagen ändrades inte grunderna för betalning av farledsavgift. Det var närmast fråga om en teknisk revidering genom vilken man försöker motverka att betalningen av farledsavgift i samband med isavgiftsklassintyg kringgås. Intygets namn ändrades till isklassintyg och utfärdandet ändrades så att intygen utfärdas på viss tid. Dessutom reviderades intygsblanketten så att de handlingar som utgör grund för fastställande av isklass specificerades. Samtidigt ändrades lagen om farledsavgift så att den motsvarar de krav som ställs i grundlagen.

Sjöfartsverket fastställde den 16 september 2002 med stöd av 14 § 5 mom. i lagen om farledsavgift formuläret för isklassintygsblanketten och meddelade den 20 september 2002 med stöd av 12 § 3 mom. i lagen om farledsavgift föreskrifter om krav som ställs på fartygs konstruktion och maskineffekt i vintertrafik, nedan isklassbestämmelser, som trädde i kraft den 1 oktober 2002. Den 27 november 2002 styrkte Sjöfartsverket med stöd av 12 § 3 mom. i lagen om farledsavgift en förteckning över finska isklasser som motsvarar godkända klassificeringssällskaps klassbeteckningar.

Fastställande av farledsavgift

Enligt 5 § i lagen om farledsavgift är envar

som bedriver handelssjöfart i finskt vattenområde med registrerat finskt fartyg eller med utländskt fartyg skyldig att betala farledsavgift.

Enligt 7 § tas farledsavgiften i utrikestrafik ut som en engångsavgift då fartyget anländer till Finland. Engångsavgiftens storlek bestäms på grundval av fartygets nettodräktighet och isklass. Enligt 19 § i lagen om farledsavgift är ett fartyg, för vilket betalats farledsavgift ett visst antal gånger under samma kalenderår befriat från ytterligare engångsavgifter för utrikestrafik. För ett passagerarfartyg skall betalas farledsavgift 32 gånger och för ett annat fartyg 10 gånger, för att fartyget skall vara befriat från engångsavgiften för utrikestrafik. I inrikestrafik tas farledsavgiften enligt 8 § i lagen ut kalenderårsvis som en årsavgift. Årsavgiftens storlek bestäms på grundval av fartygets nettodräktighet. Närmare bestämmelser om engångsavgiftens och årsavgiftens storlek har utfärdats genom förordning av statsrådet.

Ett fartygs isklass har en stor inverkan på storleken av den farledsavgift som uppbärs för fartyget. Isklasserna i den tabell för farledsavgift i utrikestrafik som ingår i statsrådets förordning om farledsavgift är kraftigt graderade vilket inverkar på avgifternas storlek. Enligt tabellen betalar t.ex. ett fartyg som hör till isklass I A dubbel farledsavgift i förhållande till ett fartyg som hör till isklass I A Super. Ett fartyg som hör till isklass II betalar fem gånger så stor avgift som ett fartyg som hör till I A Super. Så betalar t.ex. ett fartyg som hör till isklass I A med en nettodräktighet på 10 000 i engångsavgift för utrikes- trafik 29 600 euro. Om isklassen är II för ett lika stort fartyg stiger engångsavgiften till 74 740 euro.

Enligt 3 § i lagen om farledsavgift svarar tullmyndigheterna för att farledsavgiften tas ut. Farledsavgifterna redovisas en gång i må-

naden till Sjöfartsverket.

Fastställande och styrkande av isklass

Enligt 12 § i lagen om farledsavgift hör fartygen till sex isklasser som bestäms på basis av fartygets isforceringsförmåga. Isklasserna är specialisklass I A Super, isklasserna I A, I B och I C samt isklasserna II och III. Fartyg i isklasserna II och III är inte förstärkta för gång i is. Enligt 12 § 3 mom. i lagen om farledsavgift utfärdar Sjöfartsverket närmare föreskrifter om de krav för vintertrafik av vilka skillnaderna mellan de olika isklasserna framgår.

Enligt 13 § i lagen om farledsavgift fastställer en inspektör vid Sjöfartsverket eller en utomstående inspektör som verket befullmäktigat ett fartygs isklass på redarens begäran.

Redaren skall ge inspektören de uppgifter och utredningar som behövs för fastställande av isklass.

Enligt 13 § 3 mom. i lagen om farledsavgift fastställs isklassen

1) på basis av den förteckning över finska isklasser som motsvarar godkända klassificeringssällskaps klassbeteckningar och som styrkts av Sjöfartsverket med stöd av 12 § 3 mom.,

2) på basis av ett särskilt intyg som utfärdats av ett godkänt klassificeringssällskap, eller

3) i beslut som avser enskilda fartyg och som Sjöfartsverket fattar på basis av de bestämmelser som verket utfärdar med stöd av 12 § 3 mom. i lagen om farledsavgift.

Huvudregeln vid fastställande av isklass har varit att isklassen fastställs enligt ett certifikat som utfärdats av ett godkänt klassificeringssällskap. Med ett godkänt klassificeringssällskap avses en organisation som godkänts enligt rådets direktiv 94/57/EU om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationens verksamhet i förbindelse därmed, det s.k. klassificeringssällskapsdirektivet. Definitionen av begreppet ingår bl.a. i förordningen om besiktning av fartyg (1123/1999). Trots att ett klassificeringssällskaps isklassbeteckning är den främsta grun-

den för en isklass, skall den isklass som ett klassificeringssällskap utfärdar för ett fartyg uppfylla finska isklassbestämmelser. Sjöfartsverket godkänner inte en felaktig isklass som ett klassificeringssällskap utfärdar, utan avgör saken självständigt på basis av isklassbestämmelserna.

Enligt 14 § i lagen om farledsavgift utfärdas isklassintyget på redarens begäran av en inspektör som avses i 13 §.

1.2. Den internationella utvecklingen samt lagstiftningen i utlandet och i EU

Isklassbestämmelserna har utarbetats i samarbete mellan finska och svenska sjöfartsmyndigheter och de tillämpas i de båda länderna. Internationella klassificeringssällskap har deltagit i uppgörandet av isklassbestämmelserna och tagit in de finsk-svenska isklassbestämmelserna som en del av sina egna regler.

Gällande isklassbestämmelser är från 2002 och genom dem reviderades isavgiftsklassbestämmelserna från 1985 jämte ändringar. De isklassbestämmelser som gällde före det var från 1971 och 1932. Det krävs flera års internationella förberedelser innan isklassbestämmelserna kan träda i kraft. Sjöfartsverket kan inte ensidigt ändra isklassbestämmelserna. Ifall Sjöfartsverket önskar ändra isklassbestämmelserna förutsätter det godkännande av både svenska sjöfartsmyndigheter och av klassificeringssällskap på grund av bestämmelsernas internationella tillämpning. Av denna anledning kan isklassbestämmelserna inte ändras snabbt ens till en del.

Med avvikelse från gällande finska isklassbestämmelser ingår i de svenska bestämmelserna en paragraf, enligt vilken en isklass, som har godkänts i en annan medlemsstat i Europeiska unionen eller i ett land som hör till Europeiska ekonomiska gemenskapen, bör anses uppfylla även de finsk-svenska isklassbestämmelserna för klassen i fråga. Förutsättningen är att fartygets säkerhetsnivå är den samma enligt båda bestämmelserna.

Systemet i Sverige avviker från det finska också i det hänseende det inte utfärdas något särskilt isklassintyg för ett fartygs isklass. Den isklassbeteckning som ett klassifice-

ringssällskap utfärdar för ett fartyg godkänns som sådan utan särskilt myndighetsbeslut.

Isklasserna används dock inte i Sverige som grund för farledsavgiften, vilket innebär att problemet i fråga gäller endast Finland. I Sverige baserar sig farledsavgiftens belopp på fartygets bruttodräktighet, den last som transporteras och fartygets miljöutsläpp. I-klassen används i Sverige framför allt som grund för isbrytarassistans.

1.3. Bedömning av nuläget

Problem

I lagen och statsrådets förordning om farledsavgift är farledsavgiftens storlek kopplad till fartygets isklass, som baserar sig på fartygets tekniska egenskaper. Problem har uppstått i sådana fall där fartygets konstruktion eller maskineffekt inte motsvarar det certifikat som utfärdats av klassificeringssällskapet och det isklassintyg som Sjöfartsverket på basis av certifikatet utfärdat för fartyget.

Isklassbestämmelser som Sjöfartsverket utfärdat med stöd av lagen om farledsavgift utgör en sådan teknisk normsamling som i sin nuvarande form är alldeles för detaljerad och oflexibel för att fungera som grund för rationell skeppsbyggnad och för fastställande av farledsavgift. Små tekniska brister eller avvikelser från isklassbestämmelserna leder till en sämre isklass och på så sätt till högre farledsavgifter för fartyget. I värsta fall kan en sådan liten avvikelse leda till en femdubbelt högre farledsavgift om fartygets isklass sjunker från I A Super till isklass II. Sjöfartsverket har inte i lagstiftningen fått några som helst prövningsfullmakter i fråga om isklassbestämmelserna, vilket innebär att isklassen skall bestämmas enligt dessa exakta och detaljerade normer.

Sjöfartsverket och tullverket började i slutet av 1999 utreda oklarheter som kommit upp i samband med uppbärande av farledsavgiften och som hänför sig till isklasserna. Också riksdagens kommunikationsutskott riktade begäran om utredning av saken till kommunikationsministeriet. De oklarheter som kom fram i samband med utredningen ledde till ovan nämnda revidering av lagen och förordningen om farledsavgift år 2002.

I lagen om farledsavgift föreskrevs att isavgiftsklassintygen, som gällde tillsvidare, skall förnyas och gälla en viss tid. Samtidigt ändrades begreppet isavgiftsklassintyg till I-klassintyg. Samtidigt föreskrevs genom statsrådets förordning om farledsavgift om de handlingar som redaren skall ge inspektören för fastställande av isklass.

Vid revidering av isklassintyget jämfördes den isklass som klassificeringssällskapet utfärdat med övriga handlingar som redaren gav inspektören utöver klassificeringscertifikatet. Vid jämförelsen kom det fram flera fartyg än väntat som inte uppfyllde isavgiftsklassbestämmelserna från 1985 och inte heller de bestämmelser som utfärdats av det klassificeringssällskap som utfärdat certifikat över fartygets isklass. Klassificeringssällskapet hade således utfärdat klassificeringscertifikat som stred mot deras egna bestämmelser. Bristerna var i allmänhet små men beaktandet av dem ledde i flera fall till att fartyget hamnade i en betydligt lägre isklass. Eftersom lagstiftningen inte innehåller någon som helst prövningsrätt för tillämpning av isklassbestämmelserna och inte heller någon möjlighet att bevilja dispens var man tvungen att sänka isklassen enligt bestämmelserna.

Rederierna har åtgärdat fartygen eller ändrat fartygens lastmärke så att man har fått fartygens isklass att uppfylla kraven i isklassbestämmelserna. Åtgärderna har föranlett engångskostnader och ändringen av lastmärket har inverkat försvagande på fartygens lastningskapacitet. Sjöfartsverket har den 23 december 2003 uppmanat rederierna att upphöra med ändringsåtgärder tillsvidare till dess att isklassfrågan löses.

De oklarheter som konstaterats i isklasserna har lett till att Sjöfartsverket givit tullmyndigheterna uppgifter om de fartyg som har betalat farledsavgift enligt en felaktig I-klass. Tullmyndigheterna har på basis av dessa uppgifter vidtagit de åtgärder för efterdebitering som föreskrivs i 23 § i lagen om farledsavgift och krävt att betalningsskyldiga redierier eller rederiernas finska representanter (skeppsklarerare) betalar de avgifter som på grund av felaktig isklass inte påförts för innevarande och tre föregående år. Dessutom har en efterdebiterad farledsavgift enligt 18 § i lagen om farledsavgift fastställts enligt is-

klass III som är sämst och som inte är den rätta klassen för fartygets faktiska isforceeringsförmåga. Det att efterdebiteringen sker retroaktivt och att avgiften fastställs enligt den sämsta isklassen har lett till att av de betalningsskyldiga har krävts avsevärda summor. I synnerhet har skeppsklarerarna hamnat i en svår ställning eftersom de flesta avgifterna uppbärs av dem.

Sjöfartsverket har mellan december 2002 och mars 2004 anmält uppgifterna för över hundra fartyg till tullmyndigheterna för efterdebiteringsåtgärder. Över hälften av fartygen är sådana som har haft brister i den vertikala utsträckningen av isförstärkningen som förutsätts i isklassbestämmelserna. Resten har haft brister i minsta maskineffekt som isklassen förutsätter eller brister i konstruktionen. I vissa fall har samma fartyg kunnat ha brister både i maskineffekten och i isförstärkningen eller i de konstruktioner som krävs för fartygets isförstärkning.

Sjöfartsverket håller fortfarande på att undersöka tiotals fartyg vilkas rätta isklass utreds.

I normala fall har redaren beställt fartyget i en viss isklass för vilken fartyget har planerats och byggts. Byggandet övervakas av ett klassificeringssällskap som ger redaren ett certifikat på att fartyget bl.a. uppfyller kraven i den isklass som önskas. I regel har Sjöfartsverkets egen eller en av Sjöfartsverket befullmäktigad inspektör på basis av certifikatet utfärdat ett isklassintyg åt redaren vilket har utgjort grund för uppburna farledsavgifter.

Bland de fartyg som har hamnat i en sämre isklass än tidigare finns både finska och utländska fartyg som ägs av flera olika rederier. De isklasser som Sjöfartsverket har styrkt har baserat sig på certifikat som utfärdats av flera olika klassificeringssällskap. De brister som upptäckts i isklassen har vanligen föranletts av att isförstärkningens vertikala utsträckning har bestämts från fel lastlinje. Sjöfartsverket har inte upptäckt att fartygen skulle ha låtit bli att anmäla tekniska faktorer som inverkar på fastställandet av isklass. Redarna och skeppsklarerarna har meddelat att de har varit ovetande om de brister som upptäckts i isförstärkningen.

Skillnaderna i de olika språkversionerna av isklassbestämmelserna

Isklassbestämmelserna publiceras på finska och svenska samt på engelska. Vid undersökningen av oklarheterna i isavgiftsklassbestämmelserna från år 1985 kom skillnaderna i de finska bestämmelserna samt engelska och svenska texterna fram.

I punkt 2.1 i de finska isavgiftsklassbestämmelserna föreskrivs: ”Suurin jääluokkasyväys keskilaivalla on normaalisti kesälästivesiviivaa vastaava syväys.”

I den svenska texten föreskrivs i motsvarande punkt: ”Det största isklassdjupgåendet midskepps skall normalt tagas som djupgåendet på färskvattenlastlinjen sommartid.”

I den engelska texten föreskrivs i motsvarande punkt: ”The maximum ice class draught amidships shall be the draught on the Fresh Water Load Line in Summer.”

Den svenska och den engelska texten motsvarar varandra. De avviker från den finska texten så att den svenska och den engelska bestämmelsen hänvisar till färskvattenlastlinjen sommartid, Fresh Water Load Line in Summer.

Samma skillnad upprepades i isklassbestämmelserna 2002 men de rättades till genom Sjöfartsverkets beslut av den 25 november 2003.

Skillnaden mellan den finska och de svenska och engelska bestämmelserna har i allmänhet betydelse i sådana fall då nämnda ringa avvikelser är att fartygets isförstärkning inte når tillräckligt högt upp i skrovet. Enligt den finska texten uppfyller ett fartygs isförstärkning till denna del kraven i den isklass som fastställts för den men inte enligt den svenska och den engelska texten.

Sjöfartsverket har på basis av justitiekanslerns och utomstående experters utlåtanden utrett vilken betydelse skillnaderna i de finska bestämmelserna har för fastställandet av fartygs isklass och för efterdebiteringen.

Enligt justitiekanslerns ställningstagande kan man inte allmänt välja ett sådant entydigt förfarande att man som grund för beslutsfattandet i ärenden som gäller efterdebitering av farledsavgifter och eventuell befrielse från avgifterna tillämpar endera språkversionen. Varje enskilt fall bör övervägas separat och

avgöras på basis av fakta. De språkliga skillnaderna leder inte automatiskt till att efterdebiteringen slopas.

I professor Kaarlo Tuoris expertutlåtande konstateras bl.a. att man på basis av beredningen av isavgiftsklassbestämmelserna 1985 och av det syfte som framgår av beredningen, beredningens internationella karaktär och klassificeringssällskapens bestämmelser med skäl kan anse att av två likadana versioner motsvarar den svenska syftet med regleringen. Detta utesluter dock inte det faktum att man i fråga om enskilda betalningsskyldiga skall beakta principen om förtroendeskydd som accentueras då det gäller offentligrättslig betalningsskyldighet. Betalningsskyldiga som handlar i god tro bör kunna lita på den finskspråkiga bestämmelsen. Om de betalningsskyldiga har handlat i god tro enligt den finskspråkiga bestämmelsen kan de inte i efterhand utsättas för menliga påföljder.

Tekniska synpunkter

Enligt det expertutlåtande av professorerna Kaj Riska och Petri Varsta som Sjöfartsverket inhämtat bör 1985 års ändring av isklassbestämmelserna från sommarlastlinje till färskvattenlastlinje sommartid närmast ses som fastställande av den tidens praxis för djupgående. Vidare konstateras i expertutlåtandet att skillnaden i isklass mellan sommarlastlinje och färskvattenlastlinje sommartid inte föranleder någon större fara för fartyget och att eventuella bucklor inte är sådana som försämrar fartygets möjligheter att gå i is. Dessutom har fartyg som i årtal trafikerat utan skador i övre delen av isbältet visat tillräcklig hållbarhet till denna del.

Ovan nämnda experter har också uppskattat vilka följder skillnaderna i djupgåendet har för skeppsbyggnadskostnaderna. Skillnaden i byggkostnaderna är försvinnande liten i förhållande till hela fartygets stålsvikt. Slutsatsen är således att ekonomiska intressen inte kan vara orsak till användning av ett lägre djupgående vid fastställande av isbälte. Detta likasom även det att fartygen beställs för en bra isklass visar att rederierna handlar i god tro i denna fråga.

Experterna anser att orsaken till felet beror på brist på information och som följd av detta

att praxis från 1971 har fortsatt i en del klassificeringssällskap. Enligt experterna var inte texten i de finska isavgiftsklassbestämmelserna den centrala frågan eftersom det är närmast omöjligt att använda finska språket vid klassificering av nya fartyg.

Nedsättning av farledsavgifterna

Enligt 28 § i lagen om farledsavgift kan Sjöfartsverket på skriftlig ansökan i enskilda fall bevilja nedsättning av farledsavgift eller befrielse från sådan avgift eller föreskriva att en farledsavgift som redan har betalats eller en del därav skall återbetalas, om det med hänsyn till förhållandena vore uppenbart oskäligt att ta ut avgiften till fullt belopp. Enligt detta har Sjöfartsverket nedsatt farledsavgifter som föranletts av felaktiga isklasser till en rimlig nivå i sådana fall då fartygets isklass har sänkts på grund av ovan nämnda små brister.

Av över hundra fartyg som har anmälts till tullmyndigheterna för efterdebitering har Sjöfartsverket sänkt över femtio fartygs efterdebiterade avgifter till en rimlig nivå. I vissa fall har farledsavgifterna för innevarande år sänkts till den isklassnivå som fartyget tidigare haft.

Sjöfartsverket har ansett att en efterdebitering på grund av felaktig isklass är uppenbart oskälig om av en obetydlig brist i fartygets isförstärkning i värsta fall följer en betalningspåföljd på flera hundra tusen euro. Det belopp som har nedsatts har varit det samma som det belopp som tullmyndigheterna har bestämt att skall efterdebiteras. Enligt Sjöfartsverkets bedömning kommer man att vara tvungen att sänka farledsavgifter till en rimlig nivå tills isklassfrågan har lösts permanent genom lagstiftning.

Smärre avvikelser har enligt Sjöfartsverkets och av verket anlitate tekniska sakkunnigas bedömning inte haft någon negativ inverkan på säkerheten. I de flesta fall har det varit fråga om fartyg som regelbundet har trafikerat på Finland utan några säkerhets- eller assistansproblem.

Om i de egenskaper som inverkar på fartygets isklass har funnits sådana grundläggande felaktigheter eller avvikelser som redaren borde ha upptäckt har man ansett att en ned-

sättning till rimlig nivå inte är möjlig.

Det är redaren och skeppsklareraren som skall betala farledsavgiften och det är också de som får stå för de stränga betalningspåföljderna på grund av efterdebitering. Ur redarens synvinkel innebär efterdebiteringen att grunden för hans kalkyler för affärsverksamheten försvinner för de tre föregående åren. I en särskilt besvärlig situation befinner sig skeppsklarerarna som i praktiken inte har någon teknisk kunskap eller några som helst möjligheter att inverka på fartygs isklassuppgifter. Skeppsklarerarfirmorna är ofta relativt små företag för vilka en efterdebitering kan innebära t.o.m. att de försätts i likvidation.

Trafikbegränsningar

Sjöfartsverket kan när isförhållandena blir svåra utfärda trafikbegränsningar i vinterhamnar. Trafikbegränsningarna gäller tillgången på isbrytarassistans. En del av begränsningarna är säkerhetsbegränsningar som är oberoende av isbrytarkapaciteten och genom en del av begränsningarna styrs fartygs-trafiken så att den löper. Då trafikbegränsningarna är i kraft ges fartygen isbrytarassistans enligt fartygets isklass och storlek. I undantagsfall kan för fartyget beviljas dispens från trafikbegränsningarna.

Som en följd av att isklassen sänkts kunde fartygen ha blivit mål för trafikbegränsningar trots att de tidigare har trafikerat på Finland utan problem även i svåra isförhållanden. Att bli föremål för trafikbegränsningar skulle ha inneburit allvarliga svårigheter för trafiken i norra Finland, om fartyg som har långvariga transportavtal med industrianläggningar i norra Finland inte längre hade kunnat sköta transporter på grund av trafikbegränsningar. På grund härav meddelade Sjöfartsverket i samband med israpporten den 22 december 2003 att fartyg som trafikerar finska hamnar och vilkas isklass har sänkts på grund av oklarheter med isklassdjupgåendet tillsvidare kan få dispens från trafikbegränsningarna och fortsätta att gå enligt sin tidigare isklass. Fartygets isforceringsegenskaper och brister i isförstärkningen kontrolleras alltid från fall till fall innan dispensen beviljas.

2. Målsättning och de viktigaste förslagen

2.1. Målsättning

De problem som föranleds av fastställande av isklass har kunnat skötas genom temporära arrangemang med hjälp av ovan beskrivna nedsättning av farledsavgiften och efterdebiteringen till en rimlig nivå och med dispens från trafikbegränsningarna. Nedsättningen och beviljande av dispens förutsätter dock ett ställt ansökningsförfarande och flera förvaltningsbeslut i enskilda fall eftersom t.ex. dispens från trafikbegränsningarna beviljas för en viss resa. Ansökningsprocessen utgör en riskfaktor för redaren under den period då trafikbegränsningarna gäller och hindrar också redaren från att ingå långvariga avtal med befraktarna.

Man kan anta att situationen pågår länge eftersom man kommer att bli tvungen att sänka farledsavgiften även i framtiden för samma fartyg som nu har fått nedsatt farledsavgift. Farledsavgiften för 2004 har nedsatts till fartygets tidigare isklassnivå då det gäller sådana fartyg vilkas isklass har sänkts på grund av smärre brister i isförstärkningen. Eftersom bristen på isförstärkning motsvarar den finska versionen av isklassbestämmelserna från 1985 har man inte kunnat låta redare som handlat i god tro betala efterdebitering på grund av sänkt isklass. Om man inte inför en mera flexibel tillämpning av isklassbestämmelserna på det sätt som föreslås i lagförslaget blir man tvungen att varje år fatta beslut om nedsättning av farledsavgiften för samma fartyg.

Dessutom kan det komma in i trafiken många sådana fartyg som inte har besökt Finland under nuvarande praxis men som har lika rätt till nedsättning av farledsavgiften som de fartyg som redan får nedsättning. På basis av de diskussioner som förts med klassificeringssällskap och den internationella organisationen för klassificeringssällskap IACS har man uppskattat att det finns hundratals sådana fartyg som har någon sådan brist i isförstärkningen som motsvarar skillnaden mellan de finska och de svenska och engelska isavgiftsklassbestämmelserna från 1985.

Man borde snabbt få en permanent lösning på den här problematiska situationen. Avsikten är att med hjälp av den lagstiftning som föreslås handla så, att fartyg som har små avvikelser från de egenskaper som isklassbestämmelserna förutsätter kan få en bättre isklass genom en mera flexibel tillämpning av isklassbestämmelserna utan att säkerheten i fråga om sjöfarten äventyras. Dessutom kan Sjöfartsverket genom ett alternativt förfarande godkänna den isklass som bestämts för fartyget förutsatt att fartyget tekniskt är likvärdig på det sätt som isklassbestämmelserna förutsätter. Härvid kunde gällande isklassintyg som sådant utgöra grund för fastställande av farledsavgift och tillämpning av trafikbegränsningarna. Det problem som hänför sig till fastställande av isklass skulle då lösas redan då isklassen fastställs och man skulle inte längre behöva utreda tekniska problem som hänför sig till isklassens riktighet i efterhand i samband med trafikbegränsningar och fastställande av avgifterna.

Tullmyndigheternas beslut om efterdebitering är överklagbara. Eftersom de summor som efterdebiteras för det mesta är stora är det sannolikt att besvär över besluten i regel riktas till förvaltningsdomstolarna. Då man bedömer möjligheterna för dessa besvär att ha framgång bör särskild vikt fästas vid det skydd som den som har handlat i god tro har och som närmare redogörs för i ovan nämnda expertutlåtanden. Denna faktor kan kraftigt inverka på slutresultatet av en eventuell rättegång.

Genom en mera flexibel tillämpning av isklassbestämmelserna förhindras att sådana onödiga tvister där fastställandet av avgifterna baserar sig på en sämre isklass till följd av små brister i fartygets isklassegenskaper uppstår. Hittills har i sex fall anförts besvär hos förvaltningsdomstolarna.

2.2. De viktigaste förslagen

Avsikten är inte att genom den föreslagna lagändringen ingripa i innehållet i de finsk-svenska isklassbestämmelserna utan endast i de finska tillämpningsfullmakterna.

Det föreslås att till lagen om farledsavgift foga en ny 12 a § i vilken noggrant avgränsat föreskrivs vad Sjöfartsverket kan utfärda be-

stämmelser om.

Enligt lagförslaget motsvarar 12 a § 1 mom. till sitt innehåll 12 § 3 mom. i gällande lag. Det föreslås dock att ordalydelsen preciseras. Sjöfartsverket skall också i fortsättningen utfärda isklassbestämmelser och styrka förteckningen över godkända klassificerings-sällskaps klassbeteckningar vilka motsvarar finska isklasser.

Det föreslås att Sjöfartsverket kan godkänna även en isklass som fastställts för ett fartyg genom ett alternativt förfarande. Förutsättningen är att fartyget är byggt så att dess isforceringsförmåga tekniskt sett är den samma som om isklassbestämmelserna hade iakttagits.

Avsikten är att till lagen foga även en bestämmelse om att Sjöfartsverket på ansökan kan fastställa att ett fartyg hör till en bättre isklass om det finns särskilda skäl för detta och om fartyget endast i ringa grad avviker från isklassbestämmelserna. Dessutom krävs att fartyget har trafikerat utan svårigheter i isförhållanden eller att fartyget i övrigt kan anses ha god isforceringsförmåga. Fartyg som har byggts enligt samma ritningar kan fastställas höra till en bättre isklass om något av dem har trafikerat i isförhållanden i Östersjön utan svårigheter.

3. Propositionens konsekvenser

3.1. Ekonomiska konsekvenser

Genom lagförslaget ändras inte grunderna för fastställande av farledsavgift som fortfarande är isklass och nettodräktighet. I budgetpropositionen för 2005 beräknas intäkterna från farledsavgifterna uppgå till 73,7 miljoner euro. Denna proposition har ingen inverkan på nämnda intäkter.

Som följd av en mera flexibel tillämpning av isklassbestämmelserna kan man undvika onödiga och ekonomiskt tunga efter- och tilläggsdebiteringar, som binder de betalningsskyldigas disponibla medel ända tills beslut om nedsättning fattas. På detta sätt bidrar lagförslaget till att underlätta ställningen för betalningsskyldiga redare och skeppsklarerare.

3.2. Konsekvenser för myndigheterna

Propositionen har inga verkningar i fråga om organisation och personal. Genom en mera flexibel tillämpning av isklasserna, som lagförslaget möjliggör, kan onödiga efterdebiteringar, som har förorsakat mycket extra arbete för myndigheterna, undvikas. Vid Sjöfartsverket har man utrett isklassernas riktighet och avgjort ansökningar som gäller nedsättning av farledsavgifter. Efterdebiteringarna har för sin del i hög grad sysselsatt tullmyndigheterna.

3.3. Miljökonsekvenser

Propositionen har inte några miljökonsekvenser. Trots att vissa fartyg enligt lagförslaget kan placeras i en bättre isklass än för närvarande har inte heller detta några negativa miljökonsekvenser. I många fall är det fråga om fartyg som har trafikerat redan tidigare i denna bättre isklass och fartygen skulle endast i ringa grad avvika från de krav som ställs på dem i de styrkta isklasserna.

Fartygen har inte fått isskador av den orsaken att de har haft en bättre isklass än vad de i verkligheten borde ha haft. Fartygen har också klarat sig bra i isförhållanden på det sätt som en högre isklass förutsätter.

4. Beredningen av propositionen

4.1. Beredningsskeden och beredningsmaterial

Propositionen har beretts i en tjänstemannaarbetsgrupp som kommunikationsministeriet tillsatte den 13 januari 2004 med uppdrag att revidera lagen om farledsavgift. Enligt uppdraget skulle arbetsgruppen som en skild uppgift i brådskande ordning och senast den 16 februari 2004 komma med ett förslag till ministeriet om hur de oklarheter som hänför sig till utfärdandet av isklassbestämmelserna och övriga oklarheter i anslutning till farledsavgiften skall skötas så att man kan undvika onödig efterdebitering och så att sådana problem som redan uppstått kan skötas på ett rättsligt hållbart sätt. Dessutom skulle arbetsgruppen ge förslag till hur oklarheterna skall kunna undvikas i framtiden.

Arbetsgruppen gav en mellanrapport den 12 februari 2004 där den föreslog att Sjöfartsverket uppmanas att fortsätta med att fatta beslut om nedsättning av farledsavgift och att förslag till en permanent lösning görs i samband med en totalreform av lagstiftningen om farledsavgift.

Arbetsgruppen beslöt dock att före totalreformen bereda en separat proposition om ändring av lagen om farledsavgift för att lösa de oklarheter som hänför sig till isklasserna. På basis av de diskussioner som förts mellan Sjöfartsverket och klassificeringssällskapen är det uppenbart att det finns flera än uppskattat sådana fartyg i trafik vilkas isklassbe-teckning i isklassintyget inte uppfyller kraven i den isklass som motsvarar isklassbestämmelserna. I många fall är det fråga om små brister och i fråga om dem kan man hänvisa till de språkliga skillnaderna i isavgiftsklassbestämmelserna från 1985. Åtgärdandet av ovan nämnda problem genom Sjöfartsverkets beslut om nedsättning av farledsavgift för vissa fartyg och dispens att trafikera kan komma i fråga endast som en tillfällig lösning med tanke på den förvaltningsbyråkrati och osäkerhet för kunderna som detta medför.

Lagförslaget utgör inte något hinder för en mera omfattande genomgång av lagen om farledsavgift i arbetsgruppens fortsatta arbete, eftersom lagförslaget gäller endast Sjöfartsverkets befogenheter vid styrkande av fartygs isklass.

Arbetsgruppens utkast till proposition har behandlats i en styrgrupp tillsatt av kommunikationsministeriet som har bestått av representanter för industrin, rederierna, skeppsmäklarna, hamnoperatörerna och speditörerna.

4.2. Remissyttranden och hur de har beaktats

Om utkastet till proposition har begärts utlåtande av dem som hör till styrgruppen och av justitieministeriet, finansministeriet, Tullstyrelsen, Sjöfartsverket, Ålands landskapsregering, arbetstagarorganisationerna inom sjöfartsbranschen, Rederiverket samt av klassificeringssällskap som verkar i Finland.

Finlands Rederiförening rf, Ålands Redar-

förening rf, Finlands Hamnförbund rf, Uleåborgs handelskammare samt Finlands Näringsliv EK som hörde till styrgruppen har förordat propositionen. Likaså har Tullstyrelsen, Sjöfartsverket, Ålands landskapsregering, Finlands Skeppsbefälsförbund rf, Rederiföretaget och de klassificeringssällskap som givit utlåtande, dvs. Bureau Veritas och Russian Maritime Register of Shipping förordat propositionen. Det Norske Veritas anser att alla problem inte kan lösas genom den föreslagna lagen. Finlands Sjömans-Union FS-U rf anser inte propositionen vara motiverad.

Finansministeriet har ingenting att anmärka på den ekonomiska bedömningen. Finansministeriet har inte tagit ställning till den författningsteknik som gäller Sjöfartsverkets befogenhet.

I Tullstyrelsens utlåtande konstateras att utan en ändring av lagstiftningen blir nedsättning av farledsavgift i efterhand allmän praxis. Detta leder till att det extra arbete som förorsakas av efterdebiteringen blir permanent och till ett litet, men konstant behov av tilläggspersonal för tullmyndigheterna. Tillämpning av bestämmelserna om efterdebitering och nedsättning av farledsavgift bör utgöra undantag i förhållande till den normala uppbördens av farledsavgift.

Justitieministeriet har i sitt utlåtande behandlat farledsavgiftens rättsliga karaktär, lagstiftningsnivå och lagstiftningsordning samt lagstiftningen inom EU. Utlåtandet tas upp mera ingående i punkt 3 i detaljmotivering.

Fraktfartygsföreningen rf som hör till styrgruppen motsätter sig förslaget till att Sjöfartsverket ges en sådan prövningsrätt som anges i propositionen. Enligt Fraktfartygsföreningen rf hamnar sådana fartyg som uppfyller isklassbestämmelserna i en sämre ställning än sådana vilkas isklass fastställs på basis av det föreslagna 12 a § 3 mom. Enligt Fraktfartygsföreningen rf:s utlåtande bör ett fartyg flyttas till en lägre isklass om fartyget inte uppfyller isklassbestämmelserna. Som alternativ till en lägre isklass nämns åtgärdande av fartyget eller flyttande av lastmärket så att fartyget uppfyller förutsättningarna för en högre isklass i isklassbestämmelserna. Enligt Fraktfartygsföreningen rf kommer lagen att snedvrider den fria konkurrensen och

försätta de rederier som iakttar bestämmelserna i en sämre ekonomisk ställning.

I föreningens utlåtande fästs uppmärksamhet vid att 80 § 2 mom. i grundlagen förutsätter att tillämpningsområdet för ett bemyndigande att utfärda rättsnormer som givits en myndighet skall vara exakt avgränsat. Fastställandet av en bättre isklass på basis av det föreslagna 12 a § 3 mom. förutsätter att fartyget avviker från isklassbestämmelserna endast i ringa grad. Enligt Fraktfartygsföreningen rf är lagtexten inte exakt till denna del.

Med anledning av Fraktfartygsföreningen rf:s utlåtande bör konstateras att Sjöfartsverkets krav på att isklassbestämmelserna skall iaktas mycket noggrant har lett till ovan beskrivna lägre isklasser och problem i anslutning till farledsavgiften för en stor grupp fartyg. Om inte Sjöfartsverkets befogenhet utvidgas på det sätt som föreslås kommer problemen att fortsätta.

Man har i lagförslaget försökt definiera de befogenheter som ges Sjöfartsverket så noggrant avgränsat och exakt som möjligt. I detaljmotiveringen till lagförslaget beskrivs med exempel hurudana de små avvikelserna från isklassbestämmelserna, på basis av vilka fartyg kan fastställas höra till en bättre isklass, kan vara. Med anledning av Fraktfartygsföreningen rf:s utlåtande har motivering till propositionen till denna del preciserats ytterligare i den fortsatta beredningen.

Fartyg vilkas isklass hela tiden har varit korrekt kan inte hamna i en sämre ställning än fartyg som beviljas dispens. Enligt professor Kaarlo Tuoris expertutlåtande har sådana fartyg inte haft några ekonomiska förluster på grund av oklarheter i anslutning till isklassbestämmelserna.

Fraktfartygsföreningen rf har framfört att kostnaderna för reparationsåtgärder och ändring av lastmärken som vissa medlemsrederier har vidtagit på sina fartyg skall ersättas. Likaså har Finlands Skeppsbefälsförbund rf framfört att ovan nämnda kostnader skall ersättas till rederierna. Det är dock inte möjligt att i samband med denna proposition ta ställning till eventuella ersättningskrav. Sjöfartsverket utreder skilt frågor som gäller ersättning av reparationsåtgärder som vidtagits på fartygen.

Finlands Skeppsmäklarförbund rf har i sitt utlåtande förordat lagförslaget, men föreslagit i lagen om farledsavgift ytterligare ändringar som bättre beaktar skeppsklarerares ställning. Finlands Skeppsmäklarförbund rf föreslår att skeppsklarerares ansvar för farledsavgiften begränsas till ett år så att det motsvarar tidsgränsen för sjöpanträtt i sjölagen. Dessutom bör skeppsklarerares ansvar begränsas vid efterdebiteringar enligt 18 § och 23 § i lagen om farledsavgift.

Enligt Finlands Skeppsmäklarförbund rf är bestämmelserna om efterdebitering i lagen om farledsavgift orättvisa och oskäliga i synnerhet för skeppsklarerare eftersom skeppsklarerares sjöpanträtt inte ger motsvarande skydd för klarerarens motfordran. Numera finns det inget skäl för ett så stort personligt ansvar för skeppsklarerare.

Hamnoperatörerna rf och Finlands Spedi-

törförbund rf, som hör till styrgruppen har också förordat lagförslaget, men håller med Finlands Skeppsmäklarförbund rf i dess utlåtande till den del det gäller definieringen av skeppsklarerares ansvar.

Med anledning av Finlands Skeppsmäklarförbund rf:s utlåtande konstateras att skeppsklarerares ställning som betalningsskyldiga kommer att granskas i samband med det fortsatta arbetet i arbetsgruppen för utredande av farledsavgift. Lagförslaget förbättrar skeppsklarerares ställning eftersom små avvikelser i egenskaper som krävs för en isklass i fortsättningen inte kommer att leda till högre farledsavgifter och efterdebitering. Om isklassen blir lägre av någon annan orsak är betalningsföljderna de samma för redare och skeppsklarerare.

DETALJMOTIVERING

1. Lagförslag

12 §. *Isklass*. I 12 § 3 mom. i lagen om farledsavgift föreskrivs att Sjöfartsverket utfärdar närmare föreskrifter om de krav för vintertrafik av vilka skillnaderna mellan de olika isklasserna framgår, samt styrker en förteckning över finska isklasser som motsvarar godkända klassificeringssällskaps klassbeteckningar. Det föreslås att denna paragraf upphävs. I stället tas en bestämmelse som motsvarar 12 § 3 mom. in i den föreslagna nya 12 a §.

12 a §. *Isklassbestämmelser och avvikelser från dem*. Det föreslås att till lagen om farledsavgift fogas en ny 12 a §, i vilken samlas noggrant avgränsade och exakta bemyndiganden med stöd av vilka Sjöfartsverket kan utfärda rättsregler i frågor som fastställs i paragrafen. Sjöfartsverkets bestämmelser kommer att vara mycket tekniska. Enligt paragrafen styrker Sjöfartsverket även en förteckning över godkända klassificeringssällskaps klassbeteckningar vilka motsvarar finska isklasser. Avsikten är att i paragrafen även föreskriva om hur man kan avvika från Sjöfartsverkets isklassbestämmelser.

Enligt lagförslaget motsvarar 12 a § 1 mom. till sitt innehåll 12 § 3 mom. i gällande lag. Sjöfartsverket har med stöd av 12 § 3 mom. den 20 september 2002 utfärdat föreskrifter om krav som ställs på fartygs konstruktion och maskineffekt i vintertrafik (isklassbestämmelser). Dessa föreskrifter har gjorts upp i samarbete med Sveriges sjöfartsmyndigheter och de stämmer i huvuddrag överens med motsvarande föreskrifter i Sverige.

Sjöfartsverket styrker också förteckningen över godkända klassificeringssällskaps klassbeteckningar vilka motsvarar finska isklasser. Detta föreskrivs på motsvarande sätt i gällande 12 § 3 mom. Med stöd av paragrafen har Sjöfartsverket den 27 november 2002 styrkt en förteckning över godkända klassificeringssällskaps klassbeteckningar och ekvivalenta finsk-svenska isklasser.

Det föreslagna 2 mom. i 12 a § hänför sig till det föreslagna 1 mom. Enligt detta moment kan Sjöfartsverket godkänna en isklass som fastställts för ett fartyg genom ett alternativt förfarande förutsatt att fartyget är så konstruerat att dess tekniska isforceringsförmåga håller samma nivå som om fartygets isklass hade fastställts enligt de bestämmelser som nämns i 1 mom. Avsikten är att momentet i regel gäller enskilda fartyg. Beslutet om godkännande kan dock gälla även en fartygsserie, där flera fartyg har byggts enligt samma ritningar.

Det finns ett påkallat behov av ett alternativt sätt att fastställa ett fartygs isklass eftersom skeppsbyggnadstekniken utvecklas snabbt. Det tar längre tid att ändra isklassbestämmelserna eftersom de utarbetas tillsammans med Sveriges sjöfartsmyndigheter och internationella klassificeringssällskap. Likaså har skeppsbyggandet förflyttats utanför Finlands, t.o.m. Europas, gränser och denna utveckling har fört med sig problem gällande tolkningen av isklassbestämmelserna enligt 1 mom. Det föreslås att bl.a. konstruktionslösningar som avviker från isklassbestämmelserna kan definieras på ett alternativt sätt.

Som exempel kan nämnas de begränsningar för spantavståndet som fastställts för långskeppspant i kapitlet om skrovkonstruktion i isklassbestämmelserna. Enligt bestämmelserna skall spantavståndet inte överskrida 0,35 meter för isklasserna I A Super eller I A. I isklasserna I B och I C är största tillåtna spantavstånd 0,45 meter. Under de senaste åren har man dock vid varven i Fjärran Östern börjat bygga stora oljetankfartyg som har system med långskeppspant. Dödvikten för sådana fartyg är ca 100 000 dwt - 150 000 dwt. Varven i fråga meddelade att deras automatiska svetsanordningar inte ryms inom de spantavstånd som nämns i bestämmelserna och därför bad de om tillstånd att använda större spantavstånd. En önskan var även att få bygga fartyg utan att långskeppspantet fästs i ramspantet med knäbrickor, eftersom man på detta sätt kan minska byggkostnader-

na avsevärt. För att lösa dessa problem har Sjöfartsverket och Tekniska högskolan tillsammans med klassificeringssällskapen gjort upp anvisningar med hjälp av vilka konstruktioner som avviker från gällande bestämmelser kan godkännas. I anvisningarna har angetts isbelastningen för dimensionering av spant och plåt. Konstruktioner som avviker från isklassbestämmelserna skall dimensioneras med tillämpning av kalkylprogram som baserar sig på finit element metoden. Säkerheten då det gäller konstruktioner som avviker från bestämmelserna tryggas så, att de formförändringar som den givna isbelastningen förorsakar inte överskrider formförändringarna i en konstruktion som byggts enligt bestämmelserna. Som slutresultat får man en konstruktion som är lika säker som en konstruktion som byggts enligt isklassbestämmelserna men är lättare att tillverka.

Det bör även beaktas att det ligger i Finlands intresse att det kommer nya isförstärkta stora oljetankfartyg i trafik så att det finns tillräckligt isförstärkt tankfartygstonnage att tillgå t.ex. i vintertrafiken till Primorsk. På grund härav är det viktigt att Sjöfartsverket strävar efter att på ett flexibelt sätt lösa de problem som hänför sig till tillämpningen av isklassbestämmelserna, dock så att den säkerhetsnivå som krävs av fartyg som byggts i isklasser upprätthålls.

Avsikten är att i 12 a § 3 mom. föreskriva att Sjöfartsverket på ansökan kan fastställa att ett fartyg hör till en bättre isklass än vad de isklassbestämmelser som nämns i 1 mom. kräver, om det finns särskilda orsaker för detta och fartyget endast i ringa grad avviker från bestämmelserna om isklassen i fråga.

Sådant särskilt skäl som nämns i förslaget till paragrafen kan vara t.ex. att det certifikat som utfärdats av ett klassificeringssällskap och på basis av vilket isklassen har fastställts innehåller felaktiga uppgifter om fartygets isforceringsförmåga. Man kan för fartyget ha antecknat fel isklass i klassificeringssällskapets certifikat, trots att det har förekommit små brister t.ex. i fartygets isförstärkning eller maskineffekt. Av betydelse är hur stort fel eller stor brist det är fråga om i förhållande till den felaktiga uppgift om isforceringsförmågan som klassificeringssällskapet har givit. Avsikten är inte att en felaktig uppgift

som klassificeringssällskapet har givit i varje enskilt fall utgör ett sådant särskilt skäl på basis av vilket fartyget kan fastställas höra till en bättre isklass.

Om en inspektör vid Sjöfartsverket, eller en utomstående inspektör som verket bemyndigat, på basis av certifikat som ett godkänt klassificeringssällskap utfärdat har fastställt en bättre isklass för fartyget än vad isklassbestämmelserna i 1 mom. förutsätter och på basis av det givit fartyget ett isklassintyg, kan Sjöfartsverket besluta att fartyget behåller denna isklass. Förutsättningen är att fartyget endast i ringa grad avviker från isklassbestämmelserna.

Kravet på särskilt skäl begränsar fastställandet av en bättre isklass till sådana fartyg som har små avvikelser från de egenskaper som isklassbestämmelserna förutsätter då det gäller fartygets isklass. Fartyg i vilkas tidigare isklass inte har konstaterats några problem kan inte fastställas höra till en bättre isklass på det sätt som här avses. I det expertutlåtande som professor Kaarlo Tuori givit Sjöfartsverket konstateras att sådana fartygs ägare inte har lidit och inte heller i framtiden kommer att lida av ekonomiska förluster på grund av oklarheter som hänför sig till isklassbestämmelserna. Det finns inte någon motiverad orsak för dem att förutsätta att farledsavgifterna jämkas om de t.ex. höjer fartygets lastgräns så att isklassen sänks.

Som en smärre avvikelse från isklassbestämmelserna kan anses t.ex. en liten avvikelse i fartygets maskineffekt eller i skrovets eller maskineriets isförstärkning. Som en liten avvikelse i fartygets maskineffekt kan anses en maskineffekt som är ca 5 procent lägre än den effekt som föreskrivs i isklassbestämmelserna. Även större avvikelser kan godkännas om man t.ex. med kalkyler eller mätningar kan visa att det skjut som fartygets transportmaskineri åstadkommer är större än eller lika stort som det motstånd som anges i det formulär som ingår i isklassbestämmelserna.

Som en liten avvikelse i skrovets isförstärkning kan anses t.ex. ett sådant fall då den vertikala utsträckningen av isförstärkningen är 5 meter och utsträckningen av förstärkningen av spant och/eller plåt är t.ex. 0,2 meter för liten (avvikelse 4 procent). Små

avvikelse i den plåttjocklek som krävs, t.ex. ca 1 millimeter, när plåtens tjocklek är t.ex. 20 millimeter (avvikelse 5 procent) eller i spantarnas böjmotstånd (5 procent mindre än i det böjmotstånd som krävs) kan också godkännas. Dessa avvikelser inverkan på skrovets hållfasthet kan vid behov undersökas så att i stället för de beräkningsscheman som finns i bestämmelserna använda s.k. direkta beräkningsmetoder för att säkerställa att skrovet är tillräckligt hållfast.

I allmänhet kan konstateras att ovan nämnda små avvikelser inte har någon sådan verkan som hotar fartygssäkerheten, eftersom dimensioneringen av fartygskonstruktioner tillåter en 2-3 gånger större belastning än dimensioneringsbelastningen innan konstruktionen rasar och det uppstår sprickor i skrovet och risk för att fartyget sjunker. Små överbelastningar eller avvikelser i skrovets isförstärkning leder närmast till små bestående formförändringar i skrovet som syns t.ex. som bucklor i plåten.

Då det gäller maskineriets isförstärkning kan de förstärkningar som klassificeringssällskapen anger godkännas även om de i någon mån avviker från de förstärkningar som anges i isklassbestämmelserna, eftersom gällande finsk-svenska isklassbestämmelser om maskineriets isförstärkning är delvis föråldrade. Avsikten är att revidera bestämmelserna före 2006.

För att tillhörighet till en bättre isklass skall fastställas krävs dessutom att fartyget har trafikerat utan svårigheter i isförhållanden eller att fartyget på basis av övriga egenskaper kan anses ha god isforceringsförmåga. Om fartyget under flera år utan svårigheter har trafikerat i isförhållanden på Östersjön kan man anse att fartygets isförstärkning och maskineffekt trots små avvikelser uppfyller kraven i isklassen i fråga. Härvid kan tillhörighet till en bättre isklass fastställas även för fartygets systerfartyg som har byggts enligt samma ritningar även om fartygen inte har trafikerat i samma utsträckning i isförhållanden.

När Sjöfartsverket fattar beslut om att fastställa en bättre isklass skall den basera beslutet på en helhetsbedömning av situationen.

13 §. *Fastställande av isklass.* Det föreslås att i 13 § 3 mom. 1 och 3 punkterna i lagen om farledsavgift görs de ändringar som för-

anleds av den nya 12 a §. I gällande lag hänvisas i 1 och 3 punkterna till 12 § 3 mom., i vilket föreskrivs om frågor som nu föreslås bli överförda till det nya 12 a § 1 mom. Avsikten är att hänvisningarna i paragrafens 3 mom. 1 punkten ändras att gälla 12 a § 1 mom. och hänvisningen i 3 punkten ändras att gälla hela 12 a §. Paragrafens 3 mom. 2 punkt föreslås ha samma innehåll som tidigare.

2. Ikraftträdande

Man bör så fort som möjligt få ett slut på sänkningarna av isklass på grund av små brister som konstaterats i ett fartygs isklass-egenskaper och onödig efterdebitering. Eftersom systemet med befrielse från avgift enligt lagen om farledsavgift är bundet till avgifter som betalats under ett kalenderår är det viktigt att lagen träder i kraft vid ingången av ett kalenderår. Därför föreslås lagen träda i kraft den 1 januari 2005.

Bestämmelser som Sjöfartsverket utfärdat med stöd av 12 § 3 mom. som upphävs i lagen om farledsavgift, blir i kraft.

3. Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

I lagförslaget görs inga ingrepp i de grundläggande fri- och rättigheter som är skyddade i grundlagen.

Justitieministeriet har i sitt utlåtande behandlat farledsavgiftens rättsliga karaktär, lagstiftningsnivå och lagstiftningsordning. I sitt utlåtande hänvisar ministeriet till regeringens proposition (RP 38/2002 rd) och till riksdagens trafikutskotts utlåtande (TrUB 10/2002 rd) om den nuvarande lagen om farledsavgift och konstaterar att ministeriets uppfattning är att motiveringarna till att farledsavgiften hålls som avgift och inte ändras till skatt inte är övertygande. Justitieministeriet konstaterar bl.a. att i synnerhet indelningen i isklasser och att kostnaderna för isbrytare täcks med farledsavgifter är tecken på avgiftens skattenatur, eftersom också fartyg som inte använder isbrytarassistans blir tvungna att delta i dessa kostnader.

Enligt justitieministeriets uppfattning är det i och för sig inte något problem att isklassbe-

stämmelema och andra tekniska bestämmelser utfärdas genom förordning och genom beslut av Sjöfartsverket. Problemet är enligt ministeriet att avgiftens storlek i sin helhet bestäms på basis av bestämmelser på lägre nivå. Enligt justitieministeriets uppfattning är förutsättningen för att vanlig lagstiftningsordning tillämpas att lagförslaget ändras så att det motsvarar grundlagens krav på skattelag.

Med anledning av justitieministeriets utlåtande konstateras att i denna proposition behandlas endast den tekniska regleringen i samband med fastställande av isklass och inte grunderna för betalning som påverkar farledsavgiftens juridiska natur. Dessutom konstateras att farledsavgift enligt gällande 1 § i lagen om farledsavgift uppbärs till staten till täckande av de kostnader som staten åsamkas genom byggande, underhåll och skötsel av allmänna farleder för sjöfarten och av säkerhetsordningar som behövs för sjötrafiken samt isbrytarassistenten. Utöver de kostnader som isbrytarassistenten förändrar täcks alltså kostnader för byggandet, underhållet och skötseln av allmänna farleder och för säkerhetsanordningar av de uppburna farledsavgifterna. Enligt budgetpropositionen för 2005 uppgår kostnaderna för de uppgifter som skall täckas av farledsavgifterna till sammanlagt ca 69 miljoner euro, varav farledsunderhållets andel uppgår till ca 39 miljoner euro och isbrytningens andel till ca 30 miljoner euro. Därmed kan farledsavgiftens påstådda karaktär av skatt inte motiveras med att fartyg som inte använder isbrytarassistent ändå tvingas delta i kostnaderna för isbrytning.

Tidsfristen för den arbetsgrupp som har i uppdrag att fundera på en revidering av lagen om farledsavgift går ut den 31 maj 2005, då arbetsgruppen skall lägga fram ett förslag i form av en regeringsproposition med förslag till ändring av lagen om farledsavgift. Arbetsgruppen har i detta skede av sitt arbete

och utgående från de utlåtanden som avgetts kommit till den slutsatsen att farledsavgiften till sin karaktär skall anses vara en avgift och inte en skatt.

Såsom tidigare konstaterats vore det viktigt att så snabbt som möjligt ändra bestämmelserna så att ett fartygs gällande isklassintyg som sådant kan utgöra grund för fastställande av farledsavgift. Då skulle man slippa det i den allmänna motivering ovan beskrivna förfarande med nedsättning och efterdebitering av farledsavgift.

Vid omarbetande av lagstiftningen om farledsavgift blir man tvungen att även överväga om det är skäl att flytta rent tekniska bestämmelser om fartygs isklass bort från lagen om farledsavgift.

Bestämmelserna om bemyndigande i lagförslaget har utarbetats så att de överensstämmer med grundlagen. Enligt 80 § 2 mom. i grundlagen kan även en annan myndighet genom lag bemyndigas att utfärda rättsnormer om vissa saker, om det finns särskilda orsaker i anslutning till föremålet för regleringen och regleringens betydelse i sak inte förutsätter att saken regleras genom lag eller förordning. Tillämpningsområdet för en sådan fullmakt skall vara exakt avgränsat. Så som närmare beskrivits ovan i den allmänna motivering och detaljmotivering, gäller isklassbestämmelserna fartygets tekniska konstruktion, maskineffekt och andra tekniska egenskaper hos fartyget. Därmed innehåller isklassbestämmelserna mycket tekniska bestämmelser och dessutom tekniska scheman och konstruktionsritningar. På grund härav finns det särskilda skäl enligt 80 § 2 mom. grundlagen att bemyndiga Sjöfartsverket att fortfarande utfärda rättsnormer i dessa frågor.

Lagförslaget överensstämmer även i övrigt med grundlagen och lagen kan därför behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

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

Lag

om ändring av lagen om farledsavgift

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i lagen av den 16 augusti 2002 om farledsavgift (708/2002) 12 § 3 mom.,
ändras 13 § 3 mom. och
fogas till lagen en ny 12 a § som följer:

12 a §

Isklassbestämmelser och avvikelser från dem

Sjöfartsverket utfärdar isklassbestämmelser, av vilka framgår krav som ställs på fartygs konstruktion och maskineffekt i vintertrafik samt skillnaderna mellan de olika isklasserna. Sjöfartsverket styrker den förteckning över godkända klassificeringssällskaps klassbeteckningar som motsvarar finska isklasser.

Sjöfartsverket kan godkänna en isklass som fastställts för ett fartyg genom ett alternativt förfarande förutsatt att fartyget är så konstruerat att dess tekniska isforceringsförmåga håller samma nivå som om fartygets isklass hade fastställts enligt de bestämmelser som nämns i 1 mom.

Sjöfartsverket kan på ansökan fastställa att ett fartyg hör till en bättre isklass än vad de bestämmelser som nämns i 1 mom. förutsätter, om det finns särskilda skäl för detta och fartyget endast i ringa grad avviker från bestämmelserna om isklassen i fråga. Dessutom krävs att fartyget har trafikerat utan svårigheter i isförhållanden eller att fartygets isforce-

ringsförmåga på basis av fartygets övriga egenskaper kan anses vara god.

13 §

Fastställande av isklass

Isklassen fastställs

1) på basis av den förteckning över godkända klassificeringssällskaps klassbeteckningar motsvarande finska isklasser som styrkts av Sjöfartsverket med stöd av 12 a § 1 mom.,

2) på basis av ett särskilt intyg som utfärdats av ett godkänt klassificeringssällskap, eller

3) genom beslut som Sjöfartsverket med stöd av 12 a § fattar angående enskilda fartyg.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2005.
De bestämmelser som Sjöfartsverket utfärdat med stöd av 12 § 3 mom. som upphävts och den förteckning som Sjöfartsverket styrkt förblir gällande tills något annat be-

stäms med stöd av denna lag. förutsätter får vidtas innan lagen träder i
Åtgärder som verkställigheten av lagen kraft.

Helsingfors den 19 november 2004

Republikens President

TARJA HALONEN

Kommunikationsminister *Leena Luhtanen*

Lag

om ändring av lagen om farledsavgift

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i lagen av den 16 augusti 2002 om farledsavgift (708/2002) 12 § 3 mom.,
ändras 13 § 3 mom. och
fogas till lagen en ny 12 a § som följer:

Gällande lydelse

12 §

Isklass

Föreslagen lydelse

12 §

Isklass

Sjöfartsverket utfärdar närmare föreskrifter om de krav för vintertrafik av vilka skillnaderna mellan de olika isklasserna framgår, samt styrker en förteckning över finska isklasser som motsvarar godkända klassificeringssällskaps klassbeteckningar.

(3 mom. upphävs)

12 a §

Isklassbestämmelser och avvikelser från dem

Sjöfartsverket utfärdar isklassbestämmelser, av vilka framgår krav som ställs på fartygs konstruktion och maskineffekt i vintertrafik samt skillnaderna mellan de olika isklasserna. Sjöfartsverket styrker den förteckning över godkända klassificeringssällskaps klassbeteckningar som motsvarar finska isklasser.

Sjöfartsverket kan godkänna en isklass som fastställts för ett fartyg genom ett d-ternativt förfarande förutsatt att fartyget är så konstruerat att dess tekniska isforceringsförmåga håller samma nivå som om fartygets isklass hade fastställts enligt de bestämmelser som nämns i 1 mom.

Sjöfartsverket kan på ansökan fastställa

13 §

Fastställande av isklass

Isklassen fastställs

1) på basis av den förteckning över finska isklasser som motsvarar godkända klassificeringssällskaps klassbeteckningar och som styrkts av Sjöfartsverket med stöd av 12 § 3 mom.,

2) på basis av ett särskilt intyg som utfärdats av ett godkänt klassificeringssällskap, eller

3) i beslut som avser enskilda fartyg och som Sjöfartsverket fattar på basis av de bestämmelser som verket utfärdat med stöd av 12 § 3 mom.

13 §

Fastställande av isklass

Isklassen fastställs

1) på basis av den förteckning över godkända klassificeringssällskaps klassbeteckningar motsvarande finska isklasser som styrkts av Sjöfartsverket med stöd av 12 a § 1 mom.,

2) på basis av ett särskilt intyg som utfärdats av ett godkänt klassificeringssällskap, eller

3) genom beslut som Sjöfartsverket med stöd av 12 a § fattar angående enskilda fartyg.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2005.

De bestämmelser som Sjöfartsverket utfärdat med stöd av 12 § 3 mom. som upphävts och den förteckning som Sjöfartsverket styrkt förblir gällande tills något annat bestäms med stöd av denna lag.

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