

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av 6 § i lagen om trafiksystem och landsvägar

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att lagen om trafiksystem och landsvägar ändras. Till lagen föreslås det bli fogat ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela tekniska föreskrifter om vajerfärjors styranordningar och om godkännande av sådana anordningar. Syftet med propositionen är att förbättra säkerheten i synnerhet inom trafiken med vajerfärjor genom att göra det möjligt att i större omfattning än för närvarande ta i bruk virtuella styrsystem som ersätter vajerfärjornas fysiska styrlinor.

Lagen avses träda i kraft den 28 februari 2022.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL.....	1
MOTIVERING	3
1 Bakgrund och beredning.....	3
1.1 Bakgrund.....	3
1.2 Beredning.....	3
2 Nuläge och bedömning av nuläget.....	3
2.1 Lagstiftning och praxis.....	3
2.1.1 Landsvägsfärjetrafiken och styrningen av den.....	3
2.1.2 Lagstiftningen om vajerfärjor och styrlinor	5
2.1.3 Traditionella styrlinor.....	5
2.1.4 System som ersätter traditionella styrlinor.....	6
2.2 Bedömning av nuläget.....	7
3 Målsättning.....	8
4 Förslagen och deras konsekvenser.....	9
4.1 De viktigaste förslagen.....	9
4.2 De huvudsakliga konsekvenserna	9
4.2.1 Ekonomiska konsekvenser	10
4.2.2 Konsekvenser för myndigheternas verksamhet.....	10
4.2.3 Miljökonsekvenser	10
4.2.4 Andra samhälleliga konsekvenser.....	11
5 Remissvar	11
6 Bestämmelser på lägre nivå än lag	13
7 Ikraftträdande.....	13
8 Verkställighet och uppföljning	13
9 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning	14
LAGFÖRSLAG	16
Lag om ändring av 6 § i lagen om trafiksystem och landsvägar.....	16
BILAGA	18
PARALLELLTEXT	18
Lag om ändring av 6 § i lagen om trafiksystem och landsvägar.....	18

MOTIVERING

1 Bakgrund och beredning

1.1 Bakgrund

Genom denna proposition föreslås det ändringar i 6 § i lagen om trafiksystem och landsvägar (503/2005). Paragrafen gäller landsvägsfärjor. Inom landsvägsfärjetrafiken används vajerfärjor som styrs med hjälp av styrlinor samt frigående färjor. På vajerfärjorna skulle det numera vara tekniskt möjligt att i stället för den traditionella fysiska styrlinan använda en virtuell styrlina (*virtuell vajer*) som ger föraren samma visuella navigeringshjälp som den traditionella styrlinan.

Enligt regeringsprogrammet för statsminister Sanna Marins regering ska Finlands transportinfrastruktur på land, till sjöss, i insjövattnen och inom luftfarten bygga upp och på ett balanserat sätt stödja en resursklok och sammanhållen hållbar utveckling av hela landet med tanke på försörjningsberedskapen, konkurrenskraften och förnyelseförmågan. Riktlinjerna för den övergripande utvecklingen av transportnätet ska enligt regeringsprogrammet dras upp i enlighet med en riksomfattande plan för transportsystemet som omspannar 12 år. Enligt den riksomfattande trafiksystemplanen för 2021-2032 (*den riksomfattande trafiksystemplanen*) fortsätter staten att utveckla landsvägsfärjetrafikmaterielens ekonomiska effektivitet och minska utsläppen samt bedömer och genomför ändringar av lagstiftningen till följd av den tekniska utvecklingen.

1.2 Beredning

Propositionen har beretts vid kommunikationsministeriet.

Ett utkast till proposition var på remiss mellan den 27 oktober och den 24 november 2021.

Beslutet om lagstiftningsprojektet och andra handlingar som gäller propositionen finns tillgängliga på statsrådets webbplats Lagberedning och utveckling i statsrådet (<https://valtioneuvosto.fi/sv/projektet?tunnus=LVM069:00/2021>).

2 Nuläge och bedömning av nuläget

2.1 Lagstiftning och praxis

2.1.1 Landsvägsfärjetrafiken och styrningen av den

Enligt 6 § 1 mom. i lagen om trafiksystem och landsvägar hör till en landsväg också färja med färjeled och färjeläge. En landsvägsfärja kan vara en vajerfärja eller en frigående färja. Landsvägsnätet i Finland omfattar sammanlagt 40 färjelägen för vajerfärjor och frigående färjor. Största delen finns i skärgården i Egentliga Finland och i insjöområdena i östra Finland. Av dessa färjelägen är sammanlagt 33 avsedda för vajerfärjor och 7 för frigående färjor.

De frigående färjorna styrs utan styrlina, och med dem går det att trafikera mellan flera färje- hamnar. I trafiken med vajerfärjor binder styrlinan färjan till ett visst färjeläge och en viss färjeled. Jämfört med frigående färjor är vajerfärjorna dessutom i regel mindre och har mindre maskineffekt. De färjeleder som vajerfärjorna använder är tydliga och raka jämfört med dem som de frigående färjorna använder och som delvis också omfattar allmänna farleder.

Enligt lagen om trafiksystem och landsvägar är Trafikledsverket väghållare för landsvägsnätet och utövar de rättigheter som har grundats för väghållningen. Staten svarar för kostnaderna för

väghållningen. Trafikledsverket svarar för de uppgifter som ska skötas av ägaren till landsvägsnätet och för de andra uppgifterna inom väghållningen i enlighet med vad som särskilt föreskrivs i denna lag. Trafikledsverket ska även styra närings-, trafik- och miljöcentralerna vid skötseln av uppgifterna inom väghållningen. Centralerna svarar inom sina respektive verksamhetsområden för skötseln av uppgifter inom väghållningen under Trafikledsverkets styrning. Ordnanandet av landsvägsfärjetrafiken har på nationell nivå koncentrerats till Närings-, trafik- och miljöcentralen i Egentliga Finland i enlighet med 5 § 1 mom. 5 punkten i statsrådets förordning om närings-, trafik- och miljöcentralerna (1373/2018).

Lagen om trafiksystem och landsvägar styr underhållet och utvecklingen av landsvägarna samt användningen av anlagen. Dessutom styrs utvecklingen och underhållet av trafiknätet genom den riksomfattande trafiksystemplanen. Denna plan har under ledning av kommunikationsministeriet utarbetats för åren 2021–2032. Statsrådet godkände planen och gav den till riksdagen i form av en redogörelse den 15 april 2021 (SRR 2/2021 rd). Riksdagen lämnade sitt ställningstagande till redogörelsen den 1 juli 2021 (RSk 23/2021 rd).

Den riksomfattande trafiksystemplanen innehåller riktlinjer enligt vilka staten sköter och finansierar den landsvägsfärjetrafik som ingår i landsvägsnätet som en del av basunderhållet. Staten fortsätter att utveckla landsvägsfärjetrafikmaterielens ekonomiska effektivitet, öka arbetsrese- trafiken och tillgängligheten samt minska utsläppen i enlighet med den nuvarande upphandlingsstrategin och med beaktande av färjerutternas särdrag. Broar som kan ersätta färjplatser granskas så långt möjligt.

Enligt den riksomfattande trafiksystemplanen bedömer och genomför staten vid behov eventuella ändringar av lagstiftningen till följd av upphandlingsstrategin och den tekniska utvecklingen även i anslutning till landsvägsfärjetrafiken. Vid utvecklandet av landsvägsfärjorna beaktas näringslivets, till exempel turismens, utvecklingsbehov.

Riktlinjer för utvecklingen och underhållet av trafiknätet kommer också, som en del av genomförandet av den riksomfattande trafiksystemplanen, att utifrån den strategiska lägesbild för trafiknätet som Transport- och kommunikationsverket ansvarar för dras upp enligt nationellt enhetliga kriterier i det investeringsprogram och den basplan som utarbetas vid Trafikledsverket. Den landsvägsfärjetrafik som ingår i landsvägsnätet sköts och finansieras som en del av basunderhållet. Basplanen för basunderhållet utgör underlag för inriktningen av finansieringen för basunderhåll inom förvaltningsområdet. Att göra upp ett program för landsvägsfärjetrafiken är en del av basplanen.

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Egentliga Finland har utarbetat upphandlingsstrategin för färjetrafiken, och Trafikledsverket har godkänt den. Målet för upphandlingsstrategin är en sådan omfattande modernisering av färjematerielen som påverkar energi- och kostnadseffektiviteten och utsläppen. Samtidigt slopas bärighetsbegränsningarna och avhjälpas andra tekniska brister i behövlig omfattning. I strategin eftersträvas en minskning av koldioxidavtrycket med 80 procent på årsnivå och en minskning av den förbrukade energimängden med 60 procent till år 2030. Som referensnivå används medelvärdena för 2010–2015. För att målen ska kunna nås behöver man frångå de traditionella lösningarna, tänka i nya banor och vara innovativ. För att det övergripande målet ska nås måste alla energisparande metoder och lösningar utnyttjas. I enlighet med strategin ska färjetrafiktjänster upphandlas som fyra geografiskt indelade avtalspaket som omspannar 20 år. Närings-, trafik- och miljöcentralen i Egentliga Finland konkurrensutsätter upphandlingarna 2021 (Insjöfinland, vajerfärjor), 2023 (Skärgårdshavet, vajerfärjor), 2025 (fri- gående färjor) och 2027 (10 geografiskt utspridda färjelägen). Anbudsförfarandet för ett 20- årigt serviceavtal för trafiken med vajerfärjor i Insjöfinland (12 färjelägen för vajerfärjor) har

inletts, och anbud ska lämnas senast den 30 september 2022. Ungefär 2,5 år har reserverats från det att avtalet ingås till det att tjänsterna ska börja produceras.

2.1.2 Lagstiftningen om vajerfärjor och styrlinor

Bestämmelser om landsvägsfärjor finns i 6 § i lagen om trafiksystem och landsvägar. En landsvägsfärja kan vara en vajerfärja eller en frigående färja. På frigående färjor, som nämns i paragrafens 1 mom., tillämpas vad som föreskrivs eller bestäms om de ro-ro-passagerarfartyg som avses i 2 § i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (1686/2009). En vajerfärja är enligt den gällande lagstiftningen en färja som styrs med hjälp av styrlinor eller annan ersättande anordning som Transport- och kommunikationsverket har godkänt.

Enligt 6 § 4 mom. i lagen om trafiksystem och landsvägar utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet närmare bestämmelser om bland annat körande av en vajerfärja när den är frikopplad från styrlinan. Kommunikationsministeriets förordning om landsvägsfärjor (20/2006, nedan *förordningen om landsvägsfärjor*) har utfärdats med stöd av lagen om trafiksystem och landsvägar och den redan upphävda vägtrafiklagen (267/1981), och förordningen har ändrats flera gånger.

I 6 § i förordningen om landsvägsfärjor finns det en bestämmelse om framförande av en vajerfärja som är frikopplad från styrlinan eller motsvarande annan styranordning. Enligt paragrafen får en vajerfärja vid risk för kollision omedelbart frikopplas från sin styrlina eller motsvarande annan styranordning. I den paragrafen sägs det vidare att en vajerfärja tillfälligt kan gå i trafik även om den är frikopplad från sin styrlina eller motsvarande annan styranordning 1) i isförhållanden enligt behov, 2) för transport av sådana fordon som avses i 15 § 1 mom., om en långsam farkost eller flottning har stängt färjeleden, 3) under tiden för byte eller reparation av styrlina eller motsvarande annan styranordning, 4) på grund av svåra vind- eller strömförhållanden, eller 5) om vajerfärjans styrlina föranleder fara för fartygstrafiken eller vajerfärjans trafikering. Listan är uttömmande.

2.1.3 Traditionella styrlinor

En vajerfärja är enligt definitionen antingen en färja som styrs med hjälp av styrlinor eller en färja som styrs med hjälp av annan ersättande anordning som Transport- och kommunikationsverket har godkänt. När det gäller vajerfärjor har storleken på materielen ökat under årtiondenas lopp, och bärigheten kommer att till utgången av nästa årtionde öka till minst 90 ton på alla landsvägsfärjelägen. Till följd av detta har styrlinan efter hand förlorat sin betydelse som styrsystem för fartygen. I och med att vajerfärjorna har blivit större har styrlinans förmåga att förhindra att en färja kommer ur färjeleden minskat. Enligt praktiska erfarenheter hindrar styrlinan inte dagens vajerfärjor med en bärighet på mer än 60 ton från att komma ur färjeleden, och linan styr således inte längre färjan i enlighet med definitionen i lagen.

Styrlinans funktion är numera att vara ett visuellt verktyg för navigeringen av vajerfärjor, och linan har inte längre någon styrande effekt. Linan anger vajerfärjans vinkel i förhållande till färjeleden och förflyttningen i sidled i förhållande till färjeledens mittlinje. Den visuella signal som linan ger är på en hjälplig nivå när det gäller att garantera trafiksäkerheten även vid dålig sikt.

Under vintrarna trafikerar vajerfärjorna med stöd av 6 § i förordningen om landsvägsfärjor utan styrlina på grund av isbildande förhållanden och isförhållandena. Då kör de normalt cirka 4–5 månader utan styrlina beroende på färjelägets geografiska placering. Körning utan styrlina under den mörka årstiden och vid dåliga väderleksförhållanden utgör en stor risk för att vajerfärjan

ska komma ur färjeleden. Exempelvis vid Palva-olyckan¹ 2018 hade vajerfärjans färd störts av dålig sikt, vilket ledde till att färjan gick på grund. Vajerfärjan var när olyckan inträffade tillfälligt och undantagsvis frikopplad från styrlinan. Risker är relativt liten när färjorna kör i isränna. De allt mildare vintrarna har emellertid lett till att vajerfärjorna kör i isränna en kortare tid eller ingen tid alls av den totala tid under vintrarna då de är frikopplade från styrlinan. Färjorna övergår till att köra utan styrlina när förhållandena blir isbildande och det uppstår en risk för att det ska börja samlas is på styrlinan och på styrlinans rullmekanism.

Styrlinor kan inte heller användas när det utförs reparationsarbeten på strandinfrastrukturen eller färjeleden. Reparationsarbetena kan beroende på omfattning pågå i 3-6 månader. På grund av slitage måste linorna på färjelägena bytas 1-2 gånger om året. Styrlinans hållbarhet påverkas av färjeledens djup och bottenens beskaffenhet. Vid färjelägen där linan sjunker ner på botten har sediment, stenar och stenblock en slipande effekt som nöter sönder linan. Det är inte bara linan som slits när färjan är i trafik, utan också linans styrrulle måste bytas minst en gång om året. Eftersom linans hela vikt riktas mot styrrullen utsätts också den för stort slitage. Rullmekanismen finns på färjans sida strax ovanför vattenlinjen. På grund av dess placering är arbetet med att underhålla och byta den riskfyllt med tanke på säkerheten i arbetet.

En styrlina som oväntat brister under färden kan medföra fara för passagerarna på färjan och leda till material- och personskador. Om en styrlina av en eller annan orsak brister tar det flera dagar, ibland rentav veckor, att skaffa, leverera och montera en ersättande lina. Under tiden kör man alltid utan styrlina.

Styrlinorna är, med undantag för förhandsmärken för korsande farled, inte är utmärkta och kan utgöra en potentiell risk även för farkoster på korsande farleder, i synnerhet för segelbåtar.

2.1.4 System som ersätter traditionella styrlinor

På färjeläget på Bergö togs med Transport- och kommunikationsverkets godkännande ett system som ersätter den fysiska styrlinan i bruk den 1 oktober 2019. När Bergöfärjan var kopplad till styrlinan stördes trafiken med vajerfärjan av bottenförhållandena på Bergösidan. Styrlinan löpte, där den nådde botten, över en stor blockås. Att linan upprepade gånger fastnade i stenblock på botten ledde till att den gick av eller att linans rullmekanism slets loss från vajerfärjans sida. Försök gjordes att hindra styrlinan från att fastna genom att den steniga botten i farledsområdet täcktes med stålmat och genom att dykare röjde undan och sprängde stenar. Trots dessa åtgärder fortsatte styrlinan att fastna i botten i farledsområdet. Senast styrlinans rullmekanism slets sönder var den 27 juni 2016, och efter det avlägsnades den slutgiltigt. Den lina som vid detta tillfälle fastnade i botten förstörde vajerfärjans rullmekanism, vilket orsakade en potentiellt farlig situation när metalldelar slungades ut på färjans däck.

Efter den händelsen började tjänsteproducenten Finlands Färjetrafik Ab, beställaren närings-, trafik- och miljöcentralen och Trafiksäkerhetsverket (numera Transport- och kommunikationsverket) tillsammans utreda möjligheten att ersätta styrlinan med någon annan lösning som uppfyller lagens krav. I samarbetet mellan dessa parter konstaterades det att lagen gör det möjligt att utöver styrlina också använda någon annan motsvarande godkänd anordning.

¹ [Olycksutredningscentralens utredningsrapport M2018-05 Vajerfärjan Palvas grundstötning i Velkua 28.12.2018.](#)

Finlands Färjetrafik Ab utvecklade sedan ett system som ersätter styrlinan, den så kallade virtuella vajern. Systemet handlar inte om automatisk styrning utan om en ”virtuell farled/körfältsvakt”. Det är fråga om ett till sina tekniska egenskaper separat datasystem som omfattar noggrann positionering, hjälpanordningar för kommandobryggan och skärmar på däck. Systemet ger föraren av vajerfärjan tilläggsinformation för styrningen av färjan men påverkar inte direkt styrningen eller de övriga systemens funktion. Systemet ger föraren samma visuella navigeringshjälp som den traditionella styrlinan. Den virtuella vajern kan användas året om även i isförhållanden och under pågående arbeten på stränder och farleder. Systemet visar, oavsett förhållandena, färjans position i förhållande till färjeledens mittlinje och hjälper visuellt och med ljudsignaler föraren att hålla färjan på färjeleden.

Transport- och kommunikationsverket godkände den 10 januari 2019 en virtuell vajer för test-drift på färjeläget på Bergö. I verkets beslut av den 10 januari 2019 ansågs det att systemet med en ”virtuell styrlina” är en anordning med vilken en vajerfärja kan styras på minst motsvarande sätt som med en fysisk styrlina. Verket ansåg att systemet hjälper föraren av vajerfärjan att hålla färjan på färjeleden genom att det tillräckligt åskådligt ger visuell respons om färjans position, rörelse och riktning i förhållande till rutten. I beslutet förutsattes det att Transport- och kommunikationsverket dessutom ska konstatera att systemet fungerar innan det slutgiltigt tas i bruk. Utifrån idrifttagningsbesiktningen godkände verket den 25 februari 2019 att den virtuella vajern används på Bergöfärjan.

Enligt Finlands Färjetrafik Ab:s rapport 2019 om testdriften hade systemet fram till mitten av december 2019 visat sig vara driftsäkert. Avbrott i trafiken som kan jämföras med dem som uppstod när den fysiska vajern gick av har förekommit en gång, och avbrottet varade i cirka två dygn. Avbrottet berodde på att en annan, av systemet oberoende, datakabelanslutning i samband med underhållsarbete hade skadats på grund av ett installationsfel. Enligt positiv respons från förarna på vajerfärjan har systemet varit lätt att använda och har ökat säkerheten. I slutet av april 2019 uppstod det en störningssituation på grund av skillnader i fråga om vad skärmarna ute och inne visade. Skärmarna kalibrerades sinsemellan av programleverantören, och efter det har problemet inte upprepats.

Transport- och kommunikationsverket har därefter förlängt drifttillståndet med ett år åt gången, senast genom ett beslut den 24 maj 2021. Under den tid som systemet hittills har varit i bruk har det inte framkommit några sådana omständigheter som skulle utgöra ett hinder för fortsatt användning. Ett system som ersätter styrlinan togs i augusti 2020 också i bruk på färjeläget i Arvinsalmi. För närvarande gäller ett godkännande ett specifikt fartyg. Detta medför utmaningar för användningen av reservfartyg och gör det svårare att ordna färjetrafiken smidigt.

2.2 Bedömning av nuläget

Ett system som ersätter den fysiska styrlinan, en virtuell vajer, ökar säkerheten avsevärt i trafiken med vajerfärjor eftersom vajern kan användas året om även i isförhållanden och under pågående arbeten på stränder och farleder. Det system som för närvarande används på färjelägena vid Bergö och Arvinsalmi visar, oavsett förhållandena, färjans position i förhållande till färjeledens mittlinje och hjälper visuellt och med ljudsignaler föraren att hålla färjan på färjeleden.

På grund av det eftersatta underhållet av färjestränderna kommer det i framtiden att krävas avsevärda satsningar på byggande och upprustning av dessa stränder. Dessutom medför den allt större färjematerielen ett behov av att muddra och underhålla färjelederna. Dessa upprustningsarbeten kan således uppskattas leda till att den trafik med vajerfärjor som bedrivs utan styrlina ökar betydligt. Säkerhetsrisker på grund av detta kan undvikas genom att man tillämpar en lös-

ning med en virtuell vajer som ersätter den fysiska styrlinan. Dessutom är arbetet med att underhålla och byta den fysiska styrlinans rullmekanism på grund av mekanismens placering riskfyllt med tanke på säkerheten i arbetet. Med en anordning som ersätter den fysiska styrlinan behöver dessa arbeten inte längre utföras. En virtuell vajer kan också repareras snabbare än en traditionell styrlina.

En fysisk styrlina orsakar friktion och motstånd när vajerfärjan är i rörelse. Vid lodning av färjeleder har det dessutom observerats att styrlinan ”gräver ett dike” på de ställen där den lägger sig på botten. Det leder till att styrlinan rör om i bottensedimenten varje gång färjan gör en överfart, och detta gör vattnet grumligt och lösgör näringsämnen från botten. Linan orsakar erosion på botten av färjeleden. På färjeledernas botten har det dessutom under årtiondenas lopp samlats trasiga linor, som utgör avfall. Att köra utan en fysisk styrlina skulle således vara mer ekonomiskt och miljövänligt än att köra med en traditionell styrlina.

Det måste bli möjligt att ta i bruk system som ersätter den traditionella styrlinan för vajerfärjor, med tanke på de risker och negativa effekter som är förenade med den traditionella styrlinan samt de ekonomiska och miljömässiga fördelar som ibruktagandet av en virtuell styrlina kan ge. I lagstiftningen tas det emellertid inte för närvarande ställning till under vilka förutsättningar Transport- och kommunikationsverket kan godkänna respektive förkasta andra anordningar som ersätter styrlinor, och verket har inte heller delegerats behörighet att besluta om dessa förutsättningar. För närvarande gäller ett godkännande ett specifikt fartyg och är i kraft en viss tid. Detta medför utmaningar för användningen av reservfartyg och gör det svårare att ordna färjetrafiken smidigt. Det finns inte heller några bestämmelser om särskilda krav på styrlinan eller om behörighet för Transport- och kommunikationsverket att besluta om sådana krav. Enligt förordningen om landsvägsfärjor får en vajerfärja endast tillfälligt framföras frikopplad från sin styrlina eller motsvarande annan styranordning, och en vajerfärja kan inte framföras permanent utan styrlina med stöd av den förordningen.

De bestämmelser som för närvarande ingår i lagen och i förordningen om landsvägsfärjor och som gäller vajerfärjors styrlinor och anordningar som ersätter styrlinor samt framförande av en vajerfärja när den är frikopplad från styrlinan är inte tillräckliga med tanke på ett mer omfattande ibruktagande av system som ersätter fysiska styrlinor. En utveckling av regleringen så att det blir möjligt att använda virtuella system i större omfattning främjar också riktlinjerna i den riksomfattande trafiksystemplanen, enligt vilka staten bland annat utvecklar landsvägsfärjetrafikmaterielens ekonomiska effektivitet och minskar utsläppen samt bedömer och genomför ändringar av lagstiftningen till följd av den tekniska utvecklingen. En utveckling av regleringen stöder dessutom en av målsättningarna i statsrådets principbeslut om främjande av automatisering av transporter, att bereda de nationella regleringsprojekt som behövs för att främja försök med och införande av automatisering. För att de mål i fråga om energi- och kostnadseffektivitet samt utsläppsminskningar som ingår i upphandlingsstrategin för landsvägsfärjetrafiken ska nås måste också alla metoder och lösningar för att spara energi utnyttjas.

3 Målsättning

Ett syfte med propositionen är att landsvägsfärjetrafiken ska bli säkrare samt mer lönsam och miljövänlig genom att det blir möjligt att ersätta den styrlina som vajerfärjor förutsätts ha med ett virtuellt styrsystem. Det är meningen att Transport- och kommunikationsverket med tanke på tryggheten av säkerheten inom sjötrafiken ska slå fast de viktigaste tekniska förutsättningarna för en traditionell styrlina och för ett ersättande system och att verket i fortsättningen ska kunna godkänna ett ersättande system också på något annat sätt än genom ett tillfälligt godkännande för ett enskilt fartyg.

4 Förslagen och deras konsekvenser

4.1 De viktigaste förslagen

Till 6 § 1 mom. i lagen om trafiksystem och landsvägar föreslås det bli fogat ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela tekniska föreskrifter om vajerfärjors styrordningar och om godkännande av sådana anordningar. Enligt förslaget får verket för att garantera säkerheten meddela behövliga föreskrifter om tekniska krav på vajerfärjors styrlinor och andra anordningar som ersätter styrlinor samt om förfarandena för godkännande av sådana ersättande anordningar. Bemyndigandet att meddela föreskrifter ska gälla dels system som ersätter fysiska styrlinor, dels de traditionella styrlinorna. Det rådande läget är juridiskt oklart, och det föreslagna bemyndigandet måste ses som nödvändigt för att det ska kunna säkerställas att verkets beslut om anordningar som ersätter styrlinor blir enhetliga.

Med stöd av bemyndigandet att meddela föreskrifter blir det möjligt att slå fast allmänna tekniska krav på styrlinorna och på system som ersätter fysiska styrlinor. Föreskrifterna om tekniska krav ska vara behövliga för att garantera säkerheten. Behövliga föreskrifter kan gälla exempelvis sådan information om en vajerfärjas position som produceras för föraren, systemets prestanda (noggrannhet, uppdateringshastighet, funktionssäkerhet under olika förhållanden och krav i fråga om förhållandena när det gäller utomhuskomponenter), säkerheten i strömförsörjningen, olika krav som i fråga om förhållandena ska ställas på anordningarna och krav på att tillämpa vissa befintliga och allmänt godkända standarder på anordningarna.

Dessutom ska det med stöd av bemyndigandet kunna meddelas föreskrifter om närmare krav på förfarandet för godkännande av anordningar som ersätter styrlinor. Målet är att Transport- och kommunikationsverket i fortsättningen ska kunna godkänna ersättande system också på något annat sätt än genom ett tillfälligt godkännande för ett enskilt fartyg och att det i större utsträckning än för närvarande ska vara möjligt att ersätta den styrlina som vajerfärjor förutsätts ha med ett virtuellt styrsystem. Föreskrifterna ska kunna gälla exempelvis innehållet i ansökan och de olika stegen i godkännandeförfarandet.

Lagen föreslås vara teknikneutral och detta ska beaktas också vid beredningen av föreskrifterna. Med stöd av föreskrifterna ska det även gå att godkänna andra lösningar som ersätter den traditionella fysiska styrlinan än den virtuella vajer som används för närvarande.

Ändringen påverkar inte de krav som ställs på de nuvarande frigående färjorna. Det är inte meningen att göra om de frigående landsvägsfärjorna till vajerfärjor som styrs med hjälp av fysiska eller virtuella styrlinor.

Dessutom föreslås det vissa tekniska ändringar i 6 § i lagen om trafiksystem och landsvägar. I 2 mom. stryks numret på lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg som obehövt eftersom det redan hänvisas till den lagen i 1 mom. I fråga om den finska språkdräkten i 1 mom. och den svenska språkdräkten i 1–3 mom. föreslås dessutom språkliga ändringar. På svenska ändras i 1 mom. motsvarigheten till den finska termen *laituri* från *färjeläge* till *kaj* och i 4 mom. motsvarigheten till den finska termen *lauttalaituri* från *färjeläge* till *färjkaj*.

4.2 De huvudsakliga konsekvenserna

Den direkta konsekvensen av propositionen är endast det nya bemyndigandet för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter om tekniska krav på vajerfärjors styrlinor och

andra anordningar som ersätter styrlinor samt om förfarandena för godkännande av sådana ersättande anordningar. I detta avsnitt bedöms emellertid också de indirekta konsekvenserna av sådana föreskrifter.

4.2.1 Ekonomiska konsekvenser

Propositionen har ringa konsekvenser för främjandet av produktiviteten inom de offentliga finanserna. Om den fysiska styrlinan ersätts med ett annat system i större utsträckning än för närvarande och utan fartygsspecifika tillstånd att göra undantag, kan det på kort och medellång sikt leda till vissa besparingar i ordnandet av landsvägsfärjetrafiken till följd av minskade reparationskostnader och mindre bränsleförbrukning på grund av ett mer ekonomiskt körsätt. Besparingarna beräknas uppgå till cirka 0,5-0,75 miljoner euro per år. De besparingar som tillämpningen av ny teknik medför bidrar på ett betydande sätt till att stävja kostnadsökningen och trygga tillgången till tjänster även på lång sikt.

4.2.2 Konsekvenser för myndigheternas verksamhet

Att bereda föreskrifter om vajerfärjors styrsystem blir en ny uppgift för Transport- och kommunikationsverket. Bemyndigandet att meddela föreskrifter lämpar sig väl för verkets verksamhetsområde. Verket har redan med stöd av den gällande lagen behandlat godkännanden i fråga om system som ersätter fysiska styrlinor, även om det gällt enskilda fall. Med hänsyn till detta bedöms beredningen av föreskrifter inte öka arbetsmängden vid myndigheten i någon nämnvärd grad. Verket ska inte bara meddela föreskrifter utan också i enlighet med föreskrifterna godkänna varje system (typgodkännande) och eventuellt integreringen av systemet med ett enskilt fartyg. Det uppskattas bli fråga om några typgodkännanden under de kommande åren i och med att materielen förnyas. Det innebär samtidigt ett fåtal fartygsspecifika godkännandeförfaranden per år (uppskattningsvis 0-5). Den permanenta ökningen i arbetsmängden beräknas motsvara cirka 0,2 årsverken. År 2022, när lagen träder i kraft, beräknas arbetsmängden öka med cirka 0,5 årsverken, varav beredningen av föreskrifterna uppskattas motsvara 0,3 årsverken.

Att de tekniska kraven på fysiska styrlinor slås fast stöder också förutsättningarna för Närings-, trafik- och miljöcentralen i Egentliga Finland att ordna upphandlingarna av landsvägsfärjetrafiken på ett smidigt sätt och så säkert och ekonomiskt som möjligt.

För vajerfärjors färjeleder och fysiska vajrar finns det vattentillstånd på de ställen där de korsar en offentlig farled. Om en fysisk vajer avlägsnas behöver tillståndet sannolikt inte dras in eftersom avlägsnandet av vajern inte på något sätt påverkar förhållandena. Om en fysisk vajer ersätts med en virtuell ska det emellertid göras en anmälan om saken till den i vattenlagen (587/2011) avsedda tillsynsmyndigheten. För en ny virtuell vajer fordras inget vattentillstånd.

4.2.3 Miljökonsekvenser

Att köra utan en fysisk styrlina är mer ekonomiskt jämfört med en traditionell styrlina eftersom man slipper den friktion och det motstånd som fysiska styrlinor orsakar. Varje år kör vajerfärjorna förbindelsesträckorna sammanlagt 1,4-1,5 miljoner gånger och tillryggalägger 750 000-800 000 km. Med sådana volymer leder även små energibesparingar per överfart till betydande minskningar på årsnivå i energiförbrukning och avgasutsläpp.

Genom att använda sig av system som ersätter den fysiska styrlinan undviker man dessutom de negativa effekter som en fysisk styrlina har på färjeledens botten. Då rör styrlinorna inte längre om i bottensedimenten, vilket leder till att vattnet inte blir lika grumligt och att näringsämnen

inte heller lösgörs från botten i samma utsträckning. System som ersätter den fysiska styrlinan leder vidare till att färre styrlinor samlas som avfall på färjeledernas botten.

Bestämmelsen kan ha indirekta konsekvenser när det gäller att undvika miljörisker i samband med landsvägsfärjeolyckor i och med att användningen av en virtuell vajer minskar sannolikheten för att en vajerfärja råkar ut för en olycka och för eventuella miljöskador i samband med en olycka.

4.2.4 Andra samhällseliga konsekvenser

Den möjlighet att i större utsträckning ta i bruk en virtuell vajer som det föreslagna bemyndigandet att meddela föreskrifter innebär främjar säkerheten i synnerhet inom trafiken med vajerfärjor. Den virtuella vajern hjälper föraren att hålla sig på färjeleden bättre än den traditionella linan under svårare förhållanden, och användningen av vajern behöver inte avbrytas vintertid eller medan vajerfärjan eller färjeleden repareras.

Propositionen främjar en balanserad regionutveckling och regional tillgänglighet genom att den för vajerfärjornas del möjliggör nya tekniska lösningar för ordnande och utveckling av landsvägsfärjetrafiken.

Förslaget stärker den allmänna informationssamhällsutvecklingen och företagsamhet som baserar sig på ny teknik genom att det sporrar till produktutveckling och utveckling av nya informationsbaserade elektroniska tjänster.

Propositionen bedöms ha små positiva konsekvenser för företagen inom vissa bestämda sektorer närmast när det gäller leverans, användning, underhåll och utveckling av anordningar och programvara för virtuella vajrar. Propositionen har också en sporrande effekt på företagens forsknings- och utvecklingsarbete och på innovationerna eftersom den sporrar till utveckling av nya produkter och tjänster och möjliggör ett mer omfattande ibruktagande av dem inom landsvägsfärjetrafiken.

Propositionen är teknikneutral och främjar därmed jämlikhet och icke-diskriminering. Den främjar också sådan offentlig upphandling som kan påverka företagens möjligheter att komma ut på marknaden med nya produkter. Den innehåller emellertid ännu inte exempelvis någon sådan autonom styrfunktion för vilken företagen har utvecklat och testat produkter. Konsekvenserna för företagens affärsverksamhet är således begränsade. Till denna del krävs det för godkännande och ibruktagande ytterligare information om bland annat försöksresultat samt sådan utveckling av lagstiftningen som har beröringspunkter med såväl nationell som internationell lagstiftning.

5 Remissvar

Ett utkast till proposition var på remiss i tjänsten Utlåtande.fi mellan den 27 oktober och den 24 november 2021. Begäran om utlåtande sändes till sammanlagt 16 aktörer. Yttranden lämnades av Transport- och kommunikationsverket, Trafikledsverket, Närings-, trafik- och miljöcentralen i Egentliga Finland, skärgårdsdelegationen, Suomen Laivanpäälystöliitto - Finlands Skeppsbe-fälsförbund ry, Suomen Konepäälystöliitto - Finlands Maskinbefälsförbund - Finnish Engineers' Association ry, Finlands Sjömans-Union FSU rf, Wärtsilä och Finlands Färjetrafik Ab. Jord- och skogsbruksministeriet och justitieministeriet meddelade att de inte har något att yttra om propositionen. Yttrandena och ett sammandrag av dem finns tillgängliga på statsrådets webbplats Lagberedning och utveckling i statsrådet (<https://valtioneuvosto.fi/sv/projektet?tunnus=LVM069:00/2021>).

Alla remissinstanser understödde den föreslagna ändring genom vilken det till lagen fogas ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter om tekniska krav på vajerfärjors styrlinor och andra anordningar som ersätter styrlinor samt om förfarandena för godkännande av sådana ersättande anordningar. Skärgårdsdelegationen, Suomen Laivanpäälystöliitto - Finlands Skeppsbefälsförbund ry, Suomen Konepäälystöliitto - Finlands Maskinbefälsförbund - Finnish Engineers' Association ry och Finlands Sjömans-Union FSU rf fäste emellertid uppmärksamhet vid att det med tanke på säkerheten är viktigt att dessutom se över den kompetens och utbildning som krävs av förare av vajerfärjor och att kraven på förarna bör vara högre än för närvarande. Suomen Laivanpäälystöliitto - Finlands Skeppsbefälsförbund ry, Suomen Konepäälystöliitto - Finlands Maskinbefälsförbund - Finnish Engineers' Association ry och Finlands Sjömans-Union FSU rf lyfte också fram behovet av att definiera vajerfärjor och frigående färjor mer exakt än för närvarande och att göra en sådan avgränsning att vajerfärjors maximala bärighet ska vara mindre än 100 ton. Även Transport- och kommunikationsverket konstaterade i sitt yttrande att lagstiftningen om vajerfärjor som helhet behöver ses över och uppdateras inom den närmaste framtiden. Närings-, trafik- och miljöcentralen i Egentliga Finland betonade att lagändringarna och även myndighetsföreskrifterna behöver träda i kraft så snart som möjligt före tidsfristen den 30 september 2022 för anbud inom konkurrensutsättningen av serviceavtal för färjetrafiken i Insjöfinland (12 färjelägen för vajerfärjor). Tidsfristen för anbud på trafiken med vajerfärjor i Insjöfinland har förlängts (den ursprungliga tidsfristen var den 30 mars 2022) på grund av faktorer som hänför sig till covid-19-pandemin, och dessutom vill närings-, trafik- och miljöcentralen försäkra sig om att anbudsgivarna har tillräckliga förutsättningar att i sina anbud beakta konsekvenserna av den föreslagna lagändringen. Centralen lyfte dessutom fram konsekvenserna med tanke på ett vattentillstånd när en fysisk styrvajer avlägsnas och ersätts med en virtuell. Transport- och kommunikationsverket föreslog sådana preciseringar i propositionens avsnitt Konsekvenser för myndigheternas verksamhet som gäller den arbetsmängd som ändringarna medför för verket.

Kommunikationsministeriet har noterat ett behov och beslutat att inleda en särskild beredning för en större översyn av bestämmelserna om vajerfärjor, särskilt i fråga om den utbildning och kompetens som ska krävas av förare av vajerfärjor samt definitionen av en vajerfärja. Det har emellertid ansetts behövt att reservera tillräckligt med tid för en högklassig beredning av mer omfattande ändringar och för hörande av aktörer. Det bemyndigande att meddela föreskrifter som föreslås i denna proposition och den möjlighet till en mer omfattande användning av virtuella vajrar som bemyndigandet innebär har vid beredningen ansetts vara en behövlig åtgärd som förbättrar säkerheten och som kan genomföras enligt en snabbare tidtabell. En virtuell vajer har bedömts ge föraren av en vajerfärja minst samma visuella navigeringshjälp som en traditionell styrlina, och i många avseenden rentav bättre, eftersom den virtuella vajern hjälper föraren att hålla färjan på färjeleden under alla förhållanden. Därför har det inte ansetts nödvändigt att samtidigt se över bestämmelserna om utbildning och kompetens för förare av vajerfärjor. Därmed har behovet av närmare bestämmelser av trafiksäkerhetsmyndigheten om kriterierna för godkännande av virtuella vajrar och om godkännandeförfarandet konstaterats vara brådskande. Om bemyndigandet att meddela föreskrifter träder i kraft och föreskrifter med stöd av bemyndigandet bereds innan tidsfristen för anbudsförfrågan när det gäller landsvägsfärjetrafiken i Insjöfinland löper ut har det dessutom ansetts förbättra anbudsgivarnas förutsättningar att beakta ändringarna i sina anbud. Avsikten med propositionen är inte att ändra de nuvarande kraven på frigående färjor eller att göra om dessa färjor till vajerfärjor som styrs med hjälp av fysiska eller virtuella styrlinor.

Efter remissbehandlingen har propositionen uppdaterats med aktuell information om tidtabellerna för konkurrensutsättningen av landsvägsfärjetrafiken. Avsnittet De huvudsakliga konsekvenserna har kompletterats med aspekter som gäller dels konsekvenserna för Transport- och kommunikationsverkets verksamhet, dels vattentillstånd. I avsnittet De viktigaste förslagen har

exemplen på vad föreskrifter som meddelas med stöd av det nya bemyndigandet kan gälla kompletterats. I propositionen har man dessutom strävat efter att förtydliga att ändringarna inte gäller de nuvarande frigående färjorna. På dem ställs andra krav än på vajerfärjor.

6 Bestämmelser på lägre nivå än lag

Till lagen föreslås det bli fogat ett bemyndigande för den behöriga trafiksäkerhetsmyndigheten Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter om tekniska krav på vajerfärjors styrlinor och andra anordningar som ersätter styrlinor samt om förfarandena för godkännande av sådana anordningar. Det är fråga om sådan reglering av teknisk natur som Transport- och kommunikationsverket har etablerat sakkunskap om. Verket har redan med stöd av den gällande lagen behandlat frågor om att ersätta styrlinan med en annan anordning i enskilda fall. På lagnivå ska det finnas bestämmelser om systemets funktion som styrsystem för vajerfärjor och om kravet att systemet ska vara godkänt av Transport- och kommunikationsverket. På grund av frågans tekniska natur är det inte ändamålsenligt att i lag utfärda bestämmelser om närmare krav på systemet.

7 Ikraftträdande

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Egentliga Finland har inlett konkurrensutsättningen av ett 20-årigt serviceavtal för trafiken med vajerfärjor i Insjöfinland (12 färjelägen för vajerfärjor). Anbud skulle ursprungligen lämnas senast den 30 mars 2022. Tidsfristen för anbud har förlängts till den 30 september 2022 på grund av den instabilitet på marknaden som covid-19-pandemin har orsakat, på grund av en tillfällig brist på råvaror och komponenter och på grund av faktorer som hänför sig den höga prisnivån. Dessutom vill man genom att förlänga tidsfristen försäkra sig om att anbudsgivarna har tillräckliga förutsättningar att i sina anbud beakta konsekvenserna av den lagändring som ingår i denna proposition. I enlighet med upphandlingsstrategin för landsvägsfärjetrafiken ska färjetrafiktjänster upphandlas som fyra geografiskt indelade avtalspaket som omspannar 20 år. Närings-, trafik- och miljöcentralen i Egentliga Finland konkurrensutsätter upphandlingarna 2021 (Insjöfinland, vajerfärjor), 2023 (Skärgårdshavet, vajerfärjor), 2025 (frigående färjor) och 2027 (10 geografiskt utspridda färjelägen).

Vid konkurrensutsättningen av trafiken med vajerfärjor i Insjöfinland förutsätts det att färjorna förses med ett av trafiksäkerhetsmyndigheten godkänt system som ersätter den traditionella styrlinan, om vajerfärjan inte är vajerdriven. Utan närmare bestämmelser om ett system som ersätter styrlinan behöver anordningarna fortfarande i enlighet med nuvarande praxis godkännas vartannat år separat för varje vajerfärja, vilket är ett tungt och dyrt förfarande och således höjer riskprissättningen av anbuden. På grund av den långa avtalstiden på 20 år och det stora antalet vajerfärjor kan effekterna av riskprissättningen bli betydande och snedvrider konkurrensen. Därför behöver lagändringarna och även myndighetsföreskrifterna träda i kraft så snart som möjligt före tidsfristen den 30 september 2022 för anbud på färjetrafiken i Insjöfinland.

Lagen föreslås träda i kraft den 28 februari 2022.

8 Verkställighet och uppföljning

Vid kommunikationsministeriet har man beslutat att inleda också ett annat projekt för en reform av lagstiftningen om vajerfärjor. Inom det projektet är det meningen att se över behovet av ändringar bland annat när det gäller kompetenskraven för förare av vajerfärjor och definitionen av en vajerfärja, detta i syfte att främja trafiksäkerheten. Samtidigt kunde lagstiftningen utvärderas bland annat med tanke på automatiseringen. Det har ansetts behövligt att reservera tillräckligt med tid för beredningen av det mer omfattande projektet och för hörande av aktörer.

Det bemyndigande att meddela föreskrifter som föreslås i denna proposition och den möjlighet som bemyndigandet innebär att i större omfattning tillämpa lösningar som ersätter den fysiska styrlinan har vid beredningen ansetts vara en behövlig åtgärd som förbättrar säkerheten och som det för att konkurrensutsättningen av trafiken med vajerfärjor ska framskrida vore viktigt att genomföra skyndsamt. Åtgärden kan dessutom genomföras före den större översynen av lagstiftningen om vajerfärjor. Bestämmelserna om vajerfärjor kommer emellertid att granskas som helhet också i det senare projektet.

9 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

Propositionen innehåller ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter. Därför måste förslaget granskas med tanke på 80 § i grundlagen.

Enligt den princip som framgår av 80 § i grundlagen ska lagstiftningsmakt i allmänhet inte delegeras till en lägre myndighetsnivå än ett ministerium. Andra myndigheter kan endast i undantagsfall bemyndigas att utfärda rättsnormer. Grundlagen innehåller bestämmelser om denna möjlighet att genom lag bemyndiga också andra myndigheter att utfärda rättsnormer i vissa bestämda frågor (grundlagsutskottets betänkande om en reform av grundlagen, GrUB 10/1998 rd). Enligt 80 § 2 mom. i grundlagen kan även andra myndigheter genom lag bemyndigas att utfärda rättsnormer i bestämda frågor, om det med hänsyn till föremålet för regleringen finns särskilda skäl och regleringens betydelse i sak inte kräver att den sker genom lag eller förordning. Tillämpningsområdet för ett sådant bemyndigande ska enligt grundlagen vara exakt avgränsat. Ett särskilt skäl att föreskriva om en myndighets normgivningsrätt är exempelvis en teknisk reglering av smärre detaljer (GrUU 52/2001 rd, GrUU 46/2001 rd) som inte inbegriper provningsrätt i någon större utsträckning (GrUU 43/2000 rd). De ärenden som ett bemyndigande att utfärda rättsnormer omfattar ska noggrant anges i lagen och bemyndigandets tillämpningsområde ska vara exakt avgränsat (RP 1/1998 rd).

Grundlagsutskottet har vid sin behandling av normgivningsbefogenheter dessutom upprepade gånger understrukit att 80 § 1 och 2 mom. i grundlagen direkt inskränker tolkningen av bemyndigandebestämmelserna och innehållet i de bestämmelser som utfärdas med stöd av bemyndigandena (se t.ex. GrUU 16/2002 rd och GrUU 1/2013 rd).

Till lagen föreslås det bli fogat ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att för att garantera säkerheten meddela behövliga föreskrifter om tekniska krav på vajerfärjors styrlinor och andra anordningar som ersätter styrlinor samt om förfarandena för godkännande av sådana anordningar. Det rör sig om en fråga av teknisk natur som verket redan med stöd av den gällande lagen har behandlat i enskilda fall. Verket har särskild och etablerad sakkunskap i frågan. Med beaktande av verkets verksamhetsområde finns det därför sådana i grundlagen avsedda särskilda skäl som gör att det bemyndigande att meddela föreskrifter som föreslås för verket är förenligt med 80 § 2 mom. i grundlagen.

Det föreslagna bemyndigandet att meddela föreskrifter är exakt samt noggrant avgränsat. Bemyndigandet har i sak avgränsats till att gälla närmare krav på förfarandena för godkännande av anordningar som ersätter styrlinor samt tekniska krav på vajerfärjors styranordningar. Dessutom förutsätts föreskrifterna om tekniska krav vara behövliga för att garantera säkerheten. I lagen föreslås det bestämmelser om frågor som enligt grundlagen i övrigt hör till området för lag. Det föreslagna bemyndigandet att meddela föreskrifter inbegriper inte provningsrätt i någon större utsträckning eller befogenheter i frågor som ska regleras genom lag. Bemyndigandet handlar enbart om att meddela föreskrifter som preciserar lagen. Det står således inte i strid med grundlagen.

Med stöd av vad som anförts ovan är propositionen förenlig med grundlagen, och lagen kan behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

Kläm

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

Lag

om ändring av 6 § i lagen om trafiksystem och landsvägar

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om trafiksystem och landsvägar (503/2005) 6 §, sådan den lyder i lagarna 980/2018 och 787/2019, som följer:

6 §

Landsvägsfärjor

Till en landsväg hör också färja med färjeled och kajer. En färja kan styras med hjälp av en styrlina eller någon annan av Transport- och kommunikationsverket godkänd anordning som ersätter styrlinan (*vajerfärja*) eller vara en frigående färja (*frigående färja*). På frigående färjor tillämpas vad som föreskrivs eller bestäms om de ro-ro-passagerarfartyg som avses i 2 § i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (1686/2009). För att garantera säkerheten får Transport- och kommunikationsverket meddela behövliga föreskrifter om tekniska krav på vajerfärjors styrlinor och andra anordningar som ersätter styrlinor samt om förfarandena för godkännande av sådana ersättande anordningar.

För färjor gäller vad som särskilt föreskrivs eller bestäms om dem. Den som producerar färjetrafikservice ansvarar för att föraren av vajerfärjan har fyllt 18 år och har förmåga att sköta uppgiften. Serviceproducenten ansvarar dessutom för att föraren av vajerfärjan är förtrogen med vajerfärjans maskineri, konstruktion och användning samt med reglerna i 1972 års konvention om de internationella reglerna till förhindrande av sammanstötning till sjöss (FördrS 30/1977) och bestämmelserna i 2 kap. i sjötrafiklagen (782/2019), med undantag av bestämmelserna om kanaler och rörliga broar, och att han eller hon är förtrogen med innehållet i de bestämmelser som utfärdats med stöd av 4 mom. i denna paragraf. En förare av en vajerfärja ska ha tillräckligt god hälsa för att kunna köra vajerfärjan. Föraren ska också ha tillräckliga språkkunskaper för att kunna ge anvisningar till passagerarna i nödsituationer. Vajerfärjan ska bemannas så att inte vajerfärjan, dess personal, passagerarna, lasten, annan egendom eller miljön utsätts för risker. Närings-, trafik- och miljöcentralen fattar vid behov beslut om vajerfärjors bemanning. En vajerfärja ska genomgå en första besiktning innan den sätts i trafik som ett finskt fartyg. En vajerfärja ska utöver första besiktning vid behov också genomgå en förnyad besiktning, årlig besiktning, mellanliggande besiktning och periodisk besiktning. Till övriga delar iaktas i fråga om besiktning av vajerfärjor vad som föreskrivs i 6 kap. i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg. Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om besiktning av vajerfärjor.

Färjorna går i regel utan tidtabell. Av orsaker som har samband med trafiken kan närings-, trafik- och miljöcentralen besluta att en färja ska gå enligt tidtabell. I beslutet ska samtidigt grunderna för fastställandet av tidtabellen anges. Innan saken avgörs ska närings-, trafik- och miljöcentralen ge dem som direkt berörs av färjetrafiken tillfälle att framföra sin åsikt i saken samt inhämta utlåtande av kommunen i fråga och vid behov också av andra myndigheter. Närings-, trafik- och miljöcentralen ska kungöra beslutet, och tidtabellen ska läggas fram i omedelbar närhet av färjeläget.

Närmare bestämmelser om tillsynen över färjor, körordningen till en färja, prioriterade transporter och annan vägtrafik, körande av en vajerfärja när den är frikopplad från styrlinan, åtgärder som föranleds av korsningar mellan färjeled och allmän farled, läkarintyg som krävs av

föraren av en vajerfärja och utrustningen vid en färjkaj utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet.

Denna lag träder i kraft den 20 .

Helsingfors den 13 januari 2022

Statsminister

Sanna Marin

Kommunikationsminister Timo Harakka

Lag

om ändring av 6 § i lagen om trafiksystem och landsvägar

I enlighet med riksdagens beslut:
ändras i lagen om trafiksystem och landsvägar (503/2005) 6 §, sådan den lyder i lagarna 980/2018 och 787/2019, som följer:

Gällande lydelse

6 §

Landsvägsfärjor

Till en landsväg hör också färja med färjeled och färjeläge. En färja kan styras med hjälp av styrlinor eller annan ersättande anordning som Transport- och kommunikationsverket har godkänt (*vajerfärja*) eller vara en frigående färja (*frigående färja*). På frigående färjor tillämpas vad som föreskrivs om de ro-ro-passagerarfartyg som avses i 2 § i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (1686/2009).

För färjor gäller vad som särskilt föreskrivs eller bestäms om dem. Den som producerar färjetrafikservice ansvarar för att föraren av vajerfärjan har fyllt 18 år och har förmåga att sköta uppgiften. Serviceproducenten ansvarar dessutom för att föraren av vajerfärjan är förtrogen med vajerfärjans maskineri, konstruktion och användning samt med reglerna i 1972 års konvention om de internationella reglerna till förhindrande av sammanstötning till sjöss (FördrS 30/1977) och bestämmelserna i 2 kap. i sjötrafiklagen (782/2019), med undantag av bestämmelserna om kanaler och rörliga broar, och att han eller hon är förtrogen med innehålllet i de bestämmelser som utfärdats med stöd av 4 mom. i denna paragraf. En förare av en vajerfärja ska ha tillräckligt god hälsa för att

Föreslagen lydelse

6 §

Landsvägsfärjor

Till en landsväg hör också färja med färjeled och *kajer*. En färja kan styras med hjälp av en styrlina eller någon annan av Transport- och kommunikationsverket godkänd anordning som ersätter styrlinan (*vajerfärja*) eller vara en frigående färja (*frigående färja*). På frigående färjor tillämpas vad som föreskrivs *eller bestäms* om de ro-ro-passagerarfartyg som avses i 2 § i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (1686/2009). *För att garantera säkerheten får Transport- och kommunikationsverket meddela behövliga föreskrifter om tekniska krav på vajerfärjors styrlinor och andra anordningar som ersätter styrlinor samt om förfarandena för godkännande av sådana ersättande anordningar.*

För färjor gäller vad som särskilt föreskrivs eller bestäms om dem. Den som producerar *färjetrafikservice* ansvarar för att föraren av vajerfärjan har fyllt 18 år och har förmåga att sköta uppgiften. Serviceproducenten ansvarar dessutom för att föraren av vajerfärjan är förtrogen med vajerfärjans maskineri, konstruktion och användning samt med reglerna i 1972 års konvention om de internationella reglerna till förhindrande av sammanstötning till sjöss (FördrS 30/1977) och bestämmelserna i 2 kap. i sjötrafiklagen (782/2019), med undantag av bestämmelserna om kanaler och rörliga broar, och att han eller hon är förtrogen med innehålllet i de bestämmelser som utfärdats med stöd av 4 mom. i denna paragraf. En förare av en vajerfärja ska ha tillräckligt god hälsa för att

Gällande lydelse

kunna köra vajerfärjan. Föraren ska också ha tillräckliga språkkunskaper för att kunna ge anvisningar till passagerarna i nödsituationer. Vajerfärjan ska bemannas så att inte vajerfärjan, dess personal, passagerarna, lasten, annan egendom eller miljön utsätts för risker. Närings-, trafik- och miljöcentralen fattar vid behov beslut om vajerfärjors bemanning. En vajerfärja ska genomgå en första besiktning innan den sätts i trafik som ett finskt fartyg. En vajerfärja ska utöver första besiktning vid behov också genomgå en förnyad besiktning, årlig besiktning, mellanliggande besiktning och periodisk besiktning. Till övriga delar iakttas i fråga om besiktning av vajerfärjor vad som föreskrivs i 6 kap. i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (1686/2009). Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om besiktning av vajerfärjor.

Färjorna går i regel utan tidtabell. Av orsaker som har samband med trafiken kan närings-, trafik- och miljöcentralen besluta att en färja ska gå enligt tidtabell. I beslutet ska samtidigt *anges* grunderna för fastställandet av tidtabellen. Innan saken avgörs ska närings-, trafik- och miljöcentralen ge dem som direkt berörs av färjtrafiken tillfälle att framföra sin åsikt i saken samt inhämta utlåtande av kommunen i fråga och vid behov också av andra myndigheter. Närings-, trafik- och miljöcentralen ska kungöra beslutet, och tidtabellen ska läggas fram i omedelbar närhet av färjeläget.

Närmare bestämmelser om tillsynen över färjor, körordningen till en färja, prioriterade transporter och annan vägtrafik, körande av en vajerfärja när den är frikopplad från styrlinan, åtgärder som föranleds av korsningar mellan färjeled och allmän farled, läkarintyg som krävs av föraren av en vajerfärja och utrustningen vid ett färjeläge utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet.

Föreslagen lydelse

kunna köra vajerfärjan. Föraren ska också ha tillräckliga språkkunskaper för att kunna ge anvisningar till passagerarna i nödsituationer. Vajerfärjan ska bemannas så att inte vajerfärjan, dess personal, passagerarna, lasten, annan egendom eller miljön utsätts för risker. Närings-, trafik- och miljöcentralen fattar vid behov beslut om vajerfärjors bemanning. En vajerfärja ska genomgå en första besiktning innan den sätts i trafik som ett finskt fartyg. En vajerfärja ska utöver första besiktning vid behov också genomgå en förnyad besiktning, årlig besiktning, mellanliggande besiktning och periodisk besiktning. Till övriga delar iakttas i fråga om besiktning av vajerfärjor vad som föreskrivs i 6 kap. i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg. Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om besiktning av vajerfärjor.

Färjorna går i regel utan tidtabell. Av orsaker som har samband med trafiken kan närings-, trafik- och miljöcentralen besluta att en färja ska gå enligt tidtabell. I beslutet ska samtidigt grunderna för fastställandet av tidtabellen *anges*. Innan saken avgörs ska närings-, trafik- och miljöcentralen ge dem som direkt berörs av *färjetrafiken* tillfälle att framföra sin åsikt i saken samt inhämta utlåtande av kommunen i fråga och vid behov också av andra myndigheter. Närings-, trafik- och miljöcentralen ska kungöra beslutet, och tidtabellen ska läggas fram i omedelbar närhet av färjeläget.

Närmare bestämmelser om tillsynen över färjor, körordningen till en färja, prioriterade transporter och annan vägtrafik, körande av en vajerfärja när den är frikopplad från styrlinan, åtgärder som föranleds av korsningar mellan färjeled och allmän farled, läkarintyg som krävs av föraren av en vajerfärja och utrustningen vid *en färjkaj* utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet.

Denna lag träder i kraft den 20 .