

TRAFIKUTSKOTTETS UTLÅTANDE 8/2002 rd

Berättelsen om regeringens åtgärder under år 2001

Till grundlagsutskottet

INLEDNING

Remiss

Riksdagen remitterade den 17 april 2002 berättelsen om regeringens åtgärder under år 2001 (B 3/2002 rd) till grundlagsutskottet för beredning och bestämde samtidigt att de permanenta fackutskotten skall lämna utlåtande om berättelsen till grundlagsutskottet.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- kommunikationsminister Kimmo Sasi, ekonomidirektör Marja Heikkinen-Jarnola och biträdande avdelningschef Kari Saari, kommunikationsministeriet.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Motivering

I sitt utlåtande koncentrerar sig trafikutskottet på trehjuliga mopeder, lätta fyrhjulingar och skyldigheten att anlita lots. För att tillmötesgå grundlagsutskottets begäran ser trafikutskottet dessutom på de uttalanden i berättelsen som riksdagen godkänt på förslag av utskottet.

Undantag från skyldigheten att anlita lots samt nivå på farleds- och lotsningsavgifter. De uttalanden i anknytning till regeringens proposition RP 144/1997 rd som riksdagen godkände den 2 december 1997 har resulterat i åtgärder och klart bättre möjligheter till befrielse från skyldigheten att anlita lots. I det stora hela har mycket små fartyg och fartyg i reguljär linjetrafik goda möjligheter att befrias från skyldigheten att anlita lots. Men situationen är fortsatt problematisk för fartyg i storleksklass över 3 000 dwt i reguljär trafik på Finland och med växlande destinationshamnar. Skyldigheten att anlita

lots inverkar i hög grad på dessa fartygs verksamhetsvillkor.

Tullstyrelsen tillsatte den 27 december 2000 en arbetsgrupp för farledsavgifter med uppgift att i samråd med Sjöfartsstyrelsen reda ut vilka procedurändringar som behövs för att rätta till olägenheterna i uttagningen av farledsavgifter och att förbereda förslag till ändring av lagen (1028/1980) och förordningen (1016/1983) om farledsavgifter för kommunikationsministeriet. Arbetsgruppen föreslog inga ändringar i grunderna för farledsavgifter. Däremot föreslog arbetsgruppen en del legislativa och proceduråtgärder för förbättringar i uttagningen av farledsavgifter. Ett av arbetsgruppens viktigaste ändringsförslag gällde begränsning av giltighetstiden för isavgiftsklassbeviset så att det gäller högst lika länge som fartygets klassificeringsbevis. Arbetsgruppen anser att det inte går att genomföra alla nödvändiga ändringar i bestämmelserna och att flytta upp dem på en högre normnivå som den nya

grundlagen kräver utan en total översyn av lagen och förordningen om farledsavgifter. Utskottet ser de föreslagna reformerna som mycket viktiga.

Utskottet har uppmärksamgjorts på att lotsningsavgifterna i Finland är mycket höga. Det har föreslagits att verksamheten på lotsstationerna kunde rationaliseras och bemanningen anpassas bättre till trafiktoppar och andra uppgifter för att pressa ner kostnaderna. Utskottet menar dock att varken kostnads- eller säkerhetsaspekterna får glömmas bort i denna diskussion, eftersom riskmomentet är som störst när fartyget måste stanna i farleden för att invänta lots.

Trehjuliga mopeder och fyrhjulingar. Utskottet anser det ohållbart att trehjuliga mopeder och fyrhjulingar behandlas olika i lagstiftningen. Europeiska unionen antog den 18 mars 2002 ett direktiv (2002/24/EG) om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon och om upphävande av rådets direktiv 92/61/EEG, som gör skillnad mellan ett trehjuligt fordon och en fyrhjuling, dvs. ett fyrhjuligt fordon. Vissa trehjuliga fordon klassas som mopeder, medan tekniskt säkra re fyrhjulingar inte klassas som mopeder.

Trehjuliga mopeder och lätta fyrhjulingar är nödvändiga inte minst på landsbygden för dem som varken har ekonomiska eller andra förutsättningar att skaffa sig bil och nödvändigt bilkörkort. För många äldre eller personer med funktionshinder är de den enda förnuftiga färdmöjligheten och det enda sättet att få tillgång till service när t.ex. butiksbilarna har lagts ner på landsbygden. Problemet är bara att kraven beträffande fyrhjulingar för tillfället är högre än beträffande mopedklassade trehjulingar. Ändå måste en fyrhjuling anses vara säkrare än en tre-

hjulig moped. Därför menar utskottet att trehjuliga mopeder och lätta fyrhjulingar bör jämföras med hänsyn till körkortskraven, användningsreglerna (t.ex. användning på cykelvägar), beskattningen och de körtekniska specifikationerna.

Riksdagens uttalanden

Trafikutskottet anser att åtgärderna i regeringens berättelse inte är tillräckliga utan att följande uttalanden som utskottet föreslagit fortfarande behövs och bör stå kvar i berättelsen:

- *Undantag från skyldigheten att anlita lots, nivån på farleds- och lotsningsavgifter*
RP 144/1997 rd (s. 239)
- *Koncession för digital sändningsverksamhet och finansieringsplanerna för verksamheten*
RP 34/1998 rd (s. 240)
- *Trehjuliga mopeder, lätta fyrhjulingar, mopedteoriprovet*
RP 92/1999 rd (s. 241—242)
- *Bolagiseringen av vägverket*
RP 25/2000 rd (s. 242—243)
- *Postverksamhet*
RP 74/2000 rd (s. 244—245)
- *Statsbidrag för enskilda vägar*
RP 166/2000 rd (s. 248)
- *Främjande av konkurrenskraften hos Finlands handelsflotta*
RP 144/2001 rd (s. 250)

Utlåtande

Med stöd av det ovan sagda anför trafikutskottet

att grundlagsutskottet bör beakta det som framförts i detta utlåtande.

Helsingfors den 5 juni 2002

I den avgörande behandlingen deltog

ordf. Erkki Pulliainen /gröna
vordf. Annika Lapintie /vänst
medl. Klaus Bremer /sv
Jyri Häkämies /saml
Erkki Kanerva /sd
Saara Karhu /sd
Marjukka Karttunen /saml
Risto Kuisma /sd
Eero Lämsä /cent

Raimo Mähönen /sd
Tero Mölsä /cent
Markku Rossi /cent
Ismo Seivästö /kd
Timo Seppälä /saml
Harry Wallin /sd
Lasse Virén /saml
Raimo Vistbacka /saf.

Sekreterare var

utskottsråd Mika Boedeker.