

Statsrådets skrivelse till riksdagen gällande kommissionens förslag om undantagsbestämmelser för trafiken under covid-19-epidemin

Enligt 96 § moment 2 i grundlagen överlämnas Europeiska kommissionen förslag från den 29.4.2020 till riksdagen: 1) förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om särskilda och tillfälliga åtgärder med avseende på covid-19-utbrottet och om giltigheten för vissa certifikat, intyg, bevis, körkort och tillstånd och uppskjutandet av vissa regelbundna kontroller och utbildningar inom vissa transportlagstiftningsområden (COM(2020) 176 final), 2) förslag till ändring av Europaparlamentets och rådets förordning om Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/352 (s.k. Förordningen om hamntjänster) så att hamnledningen eller de behöriga myndigheterna kan förhålla sig flexibelt till uppbärande av hamninfrastrukturavgifter under covid-19 pandemin (COM(2020) 177 final), 3) förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen med anledning av covid-19-pandemin (COM(2020) 178 final); och 4) förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om förlängning av tidsfristen för verkställandet av direktiven (EU) 2016/797 och (EU) 2016/798 (COM(2020) 179 final) samt en promemoria över förslagen.

Ändringsförfattningarna träder i kraft som brådskande. Därför överlämnades först en E-skrivelse (E 50/2020 rd, 7.5.2020) i enlighet med 97 § moment 1 i grundlagen gällande förslagen.

Helsingfors den 14 maj 2020

Kommunikationsminister Timo Harakka

Specialsakkunnig Maija Mansikkaniemi

KOMMUNIKATIONSMINISTERIET PROMEMORIA EU/2020/0868, EU/2020/0873,
11.5.2020 EU/2020/0872, EU/2020/0871

KOMMISSIONENS FÖRSLAG GÄLLANDE UNDANTAGSBESTÄMMELSER FÖR TRANSPORT UNDER COVID-19-EPIDEMIN

1 Förslagens bakgrund och syfte

Kommissionen gav den 29.4.2020 följande fyra förslag till bestämmelser inom transportbranschen vars syfte är att underlätta verksamheten inom transportbranschen under covid-19-epidemin genom att öka flexibiliteten och upphäva administrativa hinder inom väg-, järnvägs-, flyg- och insjöfartstrafiken samt inom sjöfarten:

- 1) Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om särskilda temporära åtgärder för covid-19-pandemin gällande giltighetstiden för vissa intyg, tillstånd och befogenheter samt uppskjutningen av vissa tidsbundna kontroller och utbildningar inom transportbranschens lagstiftning (COM(2020) 176 final),
- 2) Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/352 (s.k. förordningen om hamntjänster) så att hamnledning- en eller behöriga myndigheter ska kunna förhålla sig flexibelt till uppbärandet av hamninfra- strukturavgifter under covid-19-pandemin (COM(2020) 177 final)
- 3) Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen med anledning av covid-19-pandemin (COM(2020) 178 final); och
- 4) Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om förlängning av tidsfristen för verk- ställandet av direktiven (EU) 2016/797 och (EU) 2016/798 (COM(2020) 179 final).

Förslagen gavs eftersom coronaviruset har orsakat aldrig tidigare skådade utmaningar för medlemsstaterna och myndigheterna. Till följd av medlemsstaternas vidtagna restriktionsåtgärder har alla föreskrivna tidsfrister i Europeiska unionens lagstiftning inte kunnat följas i alla fall. Detta gäller särskilt tidsperioden 1.3–31.8.2020. För att kunna garantera verksamhet på den inre marknaden, en hög trafiksäkerhetsnivå samt rättslig säkerhet och undvika eventu- ella störningar i marknadens verksamhet är det nödvändigt att ta i bruk tillfälliga åtgärder som förlänger vissa tidsfrister som föreskrivs i Europeiska unionens lagstiftning.

Syftet med förslaget är att trygga en smidigt fungerande inre marknad, bevara en hög trafiksä- kerhetsnivå och tillhandahålla rättslig säkerhet samt undvika eventuella störningar på mark- naden till följd av covid-19-pandemin under de rådande exceptionella omständigheterna. Med- lemsstaterna har varit tvungna att vidta åtgärder för att begränsa och förebygga pandemin vil- ket har inverkat på bland annat genomförandet av vissa krav gällande bevarandet och förnyel- sen av yrkeskompetenser. Det kan till exempel uppstå svårigheter för fartygsbesättning som fyllt 65 år att ta sig till läkarkontrollerna inom utsatt tid.

Den rådande covid-19-pandemin har försvårat och försvårar även under de närmsta månader- na genomförandet av myndigheternas kontroller i medlemsstaterna gällande tryggheten av sjö- farten och samtidigt efterlevnaden av tidsfristerna som baserar sig på EU-lagstiftningen.

Samma arrangemang gäller vissa tidsfrister för säkerhetsövningarna gällande sjöfarten. Därför är det nödvändigt att göra det möjligt att skjuta upp vissa kontroller och övningar gällande hamnarna inom en rimlig tidsperiod utan att äventyra fartygs- och hamnsäkerheten.

Eftersom beredningen av förslagen i rådet har framskridit väldigt snabbt har en brådskande E-skrivelse över förslagen överlämnats till riksdagen. Den här U-skrivelsen motsvarar innehållsmässigt den tidigare överlämnade E-skrivelsen. I U-skrivelsen har man beaktat ändringar som uppkommit efter att E-skrivelsen överlämnats. U-skrivelsen baseras på det engelskspråkiga materialet om kommissionens förslag eftersom finsk- och svenskspråkiga förslag, förutom gällande flygtrafiken, inte ännu var tillgängliga.

2 Förslagets huvudsakliga innehåll

Förordningen om hamntjänster

Bakgrunden till förslaget är den allvarliga situationen i Europa som orsakats av covid-19-epidemin. Epidemin hotar sjötransporternas och sjöfartsoperatörernas ekonomiska hållbarhet.

Enligt artikel 13 punkt 1 i förordningen om hamntjänster (EU) 2017/352 ska medlemsstaterna se till att en hamninfrastrukturavgift tas ut. Enligt artikel 2 punkt 9 i förordningen är hamninfrastrukturavgiften en avgift som tas ut till direkt eller indirekt förmån för hamnledningen eller den behöriga myndigheten för utnyttjande av infrastruktur, anläggningar och tjänster, inklusive de vattenvägar som leder till den berörda hamnen, samt för tillgång till tjänster för hantering av passagerare och last. Enligt artikel 13 punkt 4 i förordningen kan hamninfrastrukturavgifterna variera för vissa kategorier av användare men man kan inte avstå från, skjuta upp eller minska avgifterna för alla användargrupper.

Europeiska kommissionen föreslår att man med den tillfälliga förordningen ändrar artikel 13 punkt 3 och 4 i förordningen om hamntjänster så att man tillåter att hamnledningarna eller de behöriga myndigheterna inte uppbär hamninfrastrukturavgifter, sänker avgifterna, förlänger betalningstiden eller skjuter upp uppbärandet av avgifter. Ändringar i avgifterna ska vara öppna, objektiva och jämlika för hamnanvändarna.

I punkt 3 i inledningsdelen i ändringen av förordningen konstateras att ändringen av förordningen inte ingriper i den nationella hamnservicens organiseringssätt. I beslut som fattas av hamnledningen eller behöriga myndigheter gällande avgifterna kan medlemsstaterna beakta kraven som föreskrivs om avgifterna i den nationella lagstiftningen.

Tidsfristen på minst två månader gällande informationen om ändringar av avgifterna som förutsätts enligt artikel 13 punkt 5 i förordningen om hamntjänster kommer att slopas och hamnledningen eller de behöriga myndigheterna kommer att kunna besluta om tidsfristen själva. Eftersom det är osäkert hur länge utbrottet av covid-19 kommer att pågå kommer den tillfälliga bestämmelsen som möjliggör flexibilitet gälla för perioden 1.3–31.10.2020. Kommissionen har inte genomfört någon konsekvensbedömning för det brådskande förslaget. Konsekvensbedömningen av förslaget genomförs i efterhand.

Förordningen om hamntjänster är lagligt bindande som sådan i Finland. Någon nationell speciallagstiftning gällande hamnarna finns för närvarande inte. Förordningen kompletteras av nationella bestämmelser gällande myndigheten som ansvarar för handläggningen av besvärssärenden, påföljder som tillämpas vid brott mot förordningen samt överklaganden som anges enligt lag i lagen om ändring av lagen om transportservice (1505/2019). Regleringen av hamnverksamheten har ansetts ändamålsenlig att ordna som en ärendespecifik reglering gällande

varje särskild fråga bland annat i lagar och förordningar gällande miljön, säkerheten, hanteringen och transporten av farligt gods samt bekämpandet av terrorism. Avgifterna som tas ut i hamnarna är privaträttsliga och kommersiella serviceavgifter som fastställs fritt på den konkurrensutsatta marknaden. Det finns heller ingen egentlig tillsynsmyndighet inom hamnverksamheten i Finland.

Kommissionens förslag förutsätter inte ändringar i Finlands nationella lagstiftning. Formuleringen gällande fastställandet av hamninfrastrukturavgifterna är tillåten men inte bindande vid beslut om hamnarnas prissättning.

Förslag gällande väg-, sjö-, insjö-, järnvägs- och flygtrafik

Europeiska kommissionen gav den 29.4.2020 förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om särskilda tillfälliga åtgärder för covid-19-pandemin gällande giltighetstiden för vissa intyg, tillstånd och befogenheter samt uppskjutningen av vissa periodiska kontroller och utbildningar inom transportbranschens lagstiftning (COM(2020) 176 final). Bakgrunden till förslaget är covid-19-epidemin som medför behov i medlemsstaterna att avvika från vissa tidsfrister inom transportsektorn baserade på EU-lagstiftningen. Målsättningen med förslaget är att trygga bland annat en smidig verksamhet på den inre marknaden under de exceptionella förhållandena. I en del av medlemsstaterna har det uppstått svårigheter att bland annat uppfylla krav gällande viss yrkeskompetens.

Nedan beskrivs förslagets innehåll fördelat på de olika transportformerna:

Sjöfart och insjötransport

Ett av förslagets undantagsmöjligheter gäller rådets direktiv 96/50/EG om harmonisering av villkoren för att erhålla nationella förarbevis för gods- och personbefordran på gemenskapens inre vattenvägar (nedan direktivet om villkoren för att erhålla förarbevis). Förslaget skulle möjliggöra undantag gällande skyldigheten som föreskrivs i artikel 6 punkt 2 i direktivet om villkoren för att erhålla förarbevis enligt vilken innehavaren av certifikat som uppnått 65 års ålder ska inom de tre följande månaderna och därefter varje år genomgå en läkarundersökning. På grund av covid-19-pandemin kan ifrågavarande skyldighet vara omöjlig att uppfylla inom tidsfristen som direktivet kräver till följd av olika åtgärder som medlemsstaterna vidtagit med avsikten att begränsa och förebygga pandemin. Därför föreslår man i artikel 14 att skyldigheten att genomgå läkarundersökningar förlängs med sex månader i de fall där ifrågavarande skyldighet i normala fall borde genomföras den 1.3.2020 eller därefter, men senast den 31.8.2020. Certifikatet förblir giltigt oberoende av det här undantaget. Enligt förslaget kan medlemsstaten dessutom ansöka om förlängning av kommissionen gällande ifrågavarande undantagsmöjlighet om det är nödvändigt med avseende på medlemsstatens vidtagna åtgärder för att förebygga eller begränsa covid-19-pandemin.

Anmärkningsvärt i ärendet är att Finland inte omfattas av tillämpningsområdet för direktivet om villkoren för att erhålla förarbevis. Kommissionens förslag förändrar inte situationen. Lagstiftningen gällande EU:s inre vattenvägar har utvecklats med tanke på den gränsöverskridande trafiken på de stora floderna i Centraleuropa. Bortsett från Torne älv (där trafiken närmast består av småskalig lustjakttrafik) är Finlands inre vattenvägar inte kopplade till något annat EU-lands inre vattenvägar varför Finland hittills inte fullt ut har tillämpat alla EU:s krav gällande de inre vattenvägarnas lagstiftning. Finland har huvudsakligen stått utanför EU-bestämmelserna gällande yrkeskompetensen för de inre vattenvägarna och tillämpar inte heller Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/1629 om tekniska krav för fartyg i inlands-sjöfart.

Enligt 106 § i lagen om transportservice (320/2017) är skyldigheterna gällande direktivet om villkoren för att erhålla förarbevis i kraft i Finland, men på fartygsbefälhavare, besättning och trafikidkare på fartyg i inlandssjöfart i Finland tillämpas dock inte bestämmelserna om villkoren för att erhålla förarbevis, kraven på rätt att yrkesmässigt utöva verksamhet eller examenskrav i direktivet om villkoren för att erhålla förarbevis och direktivet om varutransporter på vattenvägar.

Lagen om läkarundersökning av fartygspersonal (1171/2010) tillämpas på fartygspersonal som arbetar ombord på finländska fartyg. Enligt 10 § i lagen har Trafiksäkerhetsverket möjlighet att av tvingande skäl utfärda ett tillfälligt tillstånd att arbeta utan giltigt läkarintyg om intyget nyligen gått ut. Tillståndet gäller fram till nästa hamn där undersökning kan utföras, men högst i tre månader. Trafiksäkerhetsverket har tillsvidare inte beviljat dylika undantag för de inre vattenvägarna och man har tillsvidare inte sett något behov av en ny nationell undantagsbestämmelse. Lagen om läkarundersökning av fartygspersonal hör till social- och hälsovårdsministeriets befogenhet.

Direktivet om villkoren för att erhålla förarbevis har upphävts med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/2397 om erkännande av yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart och om upphävande av rådets direktiv 91/672/EEG ja 96/50/EG. Direktivets nationella ikraftträdande är under beredning vid trafik- och kommunikationsministeriet.

Ett annat förslag gällande sjöfartsförslaget som hör till förslaget om förlängning av tidsfrifterna gäller tryggheten av lagstiftningshelheten inom sjöfartsbranschen som utgörs av förordningen om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar (EG) nr 725/2004 och direktivet om ökat hamnskydd 2005/65/EG. Förslagets undantagsmöjligheter gäller följande fall i förordningen (EG) nr 725/2004:

- förlängning av tidsfristen gällande skyddsutredningar för sådana hamnanläggningar som genomförs eller borde genomföras under perioden 1.3.2020–31.8.2020 med sex månader, dock inte längre än till och med den 30.11.2020;
- möjlighet att avvika från de lagstadgade tidsfristerna för genomförandet av de skyddsövningar som infaller under år 2020 så att övningarna genomförs minst två gånger under året och med högst sex månaders mellanrum;
- förlängning av den föreskrivna tidsfristen på 18 månader för genomförandet av vissa övningar med sex månader om den upphör eller borde ha upphört under perioden 1.3.2020–31.8.2020, dock inte längre än till och med den 31.12.2020.
- möjlighet att anse övningar som med särskilt mandat från kommissionen genomförs under år 2021 genomförda under år 2020, samt förfarandet gällande det här undantaget.

Gällande direktivet 2005/65/EY gäller undantagsmöjligheterna följande fall:

- förlängning av tidsfristen gällande översynen av sådana hamnskyddsutredningar och hamnskyddsplaner, som genomförs eller borde genomföras under perioden 1.3.2020–31.8.2020, med sex månader, dock inte längre än till och med den 30.11.2020;
- förlängning av den föreskrivna tidsfristen på 18 månader för genomförandet av vissa säkerhetsövningar gällande hamnskyddsplanen med sex månader om den upphör eller skulle upphöra under perioden 1.3.2020–31.8.2020, dock inte längre än till och med den 31.11.2020;

- möjlighet att ansöka om förlängning av de två undantagen ovan hos kommissionen ifall man anser att genomförandet av översynen av hamnskyddsutredningarna eller hamnskyddsplanerna eller genomförandet av skyddsutbildningsövningarna fortfarande är omöjliga att genomföra på grund av de vidtagna coronavirusåtgärderna;
- möjlighet att anse övningar som med särskilt mandat från kommissionen genomförs under år 2021 genomförda under år 2020; samt förfarandet gällande det här undantaget.

Järnvägstrafik

Förslagen till ändring gällande järnvägstransporten ingår i Europaparlamentets och rådets förslag till förordning om särskilda tillfälliga åtgärder till följd av covid-19-epidemin gällande vissa certifikats, tillstånd och befogenheter, giltighet samt uppskjutandet av vissa periodiska granskningar och utbildningar gällande transportbranschens lagstiftning och Europaparlamentets och rådets förslag till direktiv om förlängning av tidsfristen för genomförandet av direktiven (EU) 2016/797 och (EU) 2016/798. Med dessa författningsförslag framför kommissionen följande ändringar till de befintliga EU-bestämmelserna gällande järnvägstrafiken:

- Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG och 2016/798/EU om säkerhet på järnvägarna ändras så att en tilläggstid på sex månader ges för förnyelsen av säkerhetsintyg som krävs av järnvägsoperatörer och säkerhetstillstånd som krävs av banätningsförvaltare om tidsfristen på fem år gällande säkerhetsintyget och säkerhetstillståndet måste förnyas under covid-19-epidemin (1.3–31.8.2020);
- Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG om behörighetsprövning av lokförare som framför lok och tåg på järnvägssystemet i gemenskapen ändras så att giltighetstiden för lokförarens förarbevis förlängs med sex månader om förarbevisets giltighetstid upphör under perioden 1.3–31.8.2020. Motsvarande förlängning skulle även omfatta uppdaterandet av förarens intyg gällande ytterligare behörighet gällande rullande materiel;
- Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU om inrättandet av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde ändras så att om villkoret för järnvägsföretagets beviljade tillstånd äventyrar järnvägsföretagets ekonomiska ställning under covid-19-epidemins exceptionella förhållanden (1.3–31.8.2020), så kan järnvägsföretagets tillstånd oförändrat behållas giltigt eller så kan järnvägsföretaget beviljas ett tillfälligt tillstånd som dock är kraft i högst sex månader efter beviljandet under förutsättning att dessa tillståndsarrangemang inte äventyrar järnvägssäkerheten;
- Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen och Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 om järnvägssäkerhet ändras så att tidsfristen för genomförandet förlängs enligt direktivens förlängda tidtabell (16.6.2020) med ytterligare tre månader fram till den 16.9.2020 och samtidigt skjuter man upp tidtabellen för ikraftträdandet gällande vissa genomförandeförordningar i dessa direktiv till den 16.9.2020.

Vägtrafik

Provning av fordon

Förslagen till ändring gällande vägtrafiken ingår i Europaparlamentets och rådets förslag till förordning om särskilda tillfälliga åtgärder till följd av covid-19-epidemin gällande vissa certifikats, tillstånd och befogenheters giltighet samt uppskjutandet av vissa periodiska granskningar och utbildningar gällande transportbranschens lagstiftning.

I kommissionens förslag gällande periodiska trafiksäkerhetsprovningar föreslås att man i artikel 5 i förordningen reglerar undantagen för trafiksäkerhetsprovning av motorfordons och tillhörande släpfordons trafiksäkerhet samt upphävandet av direktiv 2009/40/EG i Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU gällande tidsfristerna för periodisk trafiksäkerhetsprovning av motorfordons och giltigheten för trafiksäkerhetsintyg. Om fordonets sista trafiksäkerhetsprovningssdag infinner sig under perioden 1.3–31.8.2020 förlängs tidsfristen för den periodiska trafiksäkerhetsprovningen med sex månader från den ursprungliga provningsdagen. Giltigheten för trafiksäkerhetsintyget från fordonets periodiska trafiksäkerhetsprovning förlängs på motsvarande sätt. Om medlemsstaten vill tillämpa undantagsregleringen ännu efter den 31.8.2020 ska man senast den 15.6.2020 ansöka om godkännande av kommissionen att tillämpa undantagsregleringen. Förutsättningen är att den periodiska trafiksäkerhetsprovningen eller beviljandet av trafiksäkerhetsintyg sannolikt inte kan genomföras till följd av åtgärder som medlemsstaten vidtagit med avsikten att begränsa covid-19-epidemin. Kommissionen godkänner begäran om man anser att förutsättningarna för förlängningen uppfylls.

I Coreper godkändes den 8.5.2020 ordförandestatens trilogimandat där man föreslår att man tillägger en punkt i artikeln enligt vilken medlemsstaten har möjlighet att inte tillämpa artikelns undantagsregel (den s.k. opt-out-möjligheten), om genomförandet av trafiksäkerhetsprovningarna eller beviljandet av trafiksäkerhetsintyg inte har försvårats eller sannolikt inte försvåras i medlemsstaten eller om medlemsstaten redan vidtagit nödvändiga åtgärder för att lösa situationen. I sådana fall ska medlemsstaten meddela detta till kommissionen som informerar de andra medlemsstaterna om beslutet.

I punkten skulle man även reglera att tillämpandet av opt-out-möjligheten inte får leda till att förhindra företag eller privatpersoner att överskrida gränser om de har tagit del av undantagsregeln som möjliggör flyttning av trafiksäkerhetsprovningen som tillämpats i ett annat medlemsland.

I trilogimandaten som godkänts i Coreper den 8.5.2020 föreslår man dessutom specifikationer gällande tidsfristerna i kommissionens förslag så att den retroaktiva tillämpningen av undantagsregeln inleds redan från början av februari istället för mars 2020 gällande tidsfristerna för den periodiska trafiksäkerhetsprovningen. Förslaget preciseras även så att tillämpningen av undantagsregeln kan förlängas efter den 31.8.2020 för högst sex månader.

Förordning 1071/2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik

I förordningen regleras villkoren enligt vilka yrkesmässig trafik får bedrivas inom Europeiska unionen. Villkoren är bl.a. yrkeskompetens, gott anseende, etablering och ekonomiska resurser. Under de nuvarande exceptionella omständigheterna kan påvisandet av ekonomiska resurser visa sig vara problematiska för allt fler företag då transportverksamhetens volymer har minskat i Europa. Enligt artikel 13 punkt 1 i förordningen kan ett företag som inte uppfyller kravet på ekonomiska resurser få en tidsfrist på högst sex månader varefter företaget ska visa

att kravet varaktigt kommer att vara uppfyllt igen. Kommissionen konstaterar i motiveringarna till förslaget att detta kan förefalla vara för kort och föreslår att den här maximiperioden förlängs till 12 månader. Förlängningen kan tillämpas på fall där kraven på ekonomiska resurser inte uppfylls har konstaterats under perioden 1.3–31.12.2020.

I trilogimandatet som godkändes i Coreper den 8.5.2020 föreslås att en förlängning av tidsfristen även kan genomföras av en myndighet gällande de företag som fått tidsfristen innan den här förordningen trädde i kraft. Villkoret här är att tidsfristen inte ännu upphört.

Förordning 1072/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg och förordning 1073/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss

Förordningarna reglerar internationell gods- och persontrafik inom Europeiska unionen samt tillstånd och intyg gällande dessa. Dessa är gemenskapstillstånd, förartillstånd och tillstånd för linjetrafik. Med gemenskapstillstånd avses ett tillstånd som visar att transportföretaget uppfyller villkoren i både ovannämnda förordning 1071/2009 och den nationella lagstiftningen och är etablerat i den medlemsstat som beviljat tillståndet. Med förartillstånd avses ett tillstånd som krävs ifall föraren är medborgare i ett tredje land. Med tillstånd för linjetrafik avses tillstånd som beviljas för regelbunden internationell busstrafik. Tillstånden utfärdas för viss tid, gemenskapstillståndet för tio år och förartillståndet samt tillståndet för linjetrafik för fem år.

Förnyelsen av dessa tillstånd har visat sig vara svår under de exceptionella omständigheterna och det har uppstått fördröjningar. Kommissionen föreslår att giltigheten av sådana tillstånd vars giltighet upphör eller kommer att upphöra under perioden 1.3–30.8.2020 förlängs med sex månader. Kommissionen föreslår även att medlemsstaterna ska kunna ansöka om tillstånd av kommissionen att förlänga båda tidsfristerna ifall restriktionsåtgärderna gällande coronaviruset försvårar förnyelsen av tillstånden längre än förväntat.

I trilogimandatet som godkändes i Coreper den 8.5.2020 framförs att medlemsstaterna kan låta bli att tillämpa bestämmelsen (den s.k. opt-out) ifall det inte förekommit problem i förnyelsen av tillstånd och intyg. Medlemsstaterna kan dock inte hindra den gränsöverskridande trafiken i de fall där aktören utnyttjar förordningens undantag som är i kraft i andra länder.

Förordning 165/2014 om färdskrivare vid vägtransporter

Förordningen föreskriver färdskrivare som installeras i fordon samt förarkorten som används för att kontrollera kör- och viloperioder. För att säkerställa en korrekt funktion av färdskrivaren ska en färdskrivarverkstad besiktiga den vartannat år. Förarkortet ska förnyas vart femte år eller tidigare om kortet förkommit eller skadats. Det nya kortet ska tillhandahållas beroende på situation inom antingen högst åtta eller 15 dagar.

Till följd av den exceptionella situationen klarar man nödvändigtvis inte av att följa dessa tidsfrister. Därför föreslår kommissionen att tidsfristerna förlängs i de fall där kontrollen av färdskrivaren eller förnyelsen av förarkortet infaller under perioden 1.3–30.8.2020. Tidsfristen gällande kontrollen av färdskrivaren förlängs med sex månader och ett nytt förarkort tillhandahålls efter två månader. Under den här tiden ska föraren registrera kör- och viloperioderna för hand. Kommissionen föreslår även att medlemsstaterna ska kunna ansöka om tillstånd av kommissionen att förlänga undantagsperioden samt de föreslagna tidsfristerna ifall restriktionsåtgärderna gällande coronaviruset försvårar verksamheten längre än förväntat.

I trilogimandatet som godkändes i Coreper den 8.5.2020 framförs att medlemsstaterna kan låta bli att tillämpa bestämmelsen (den s.k. opt-out) ifall det inte förekommit problem gällande

kontrollen av färdskrivare eller leverans av kort. Dessutom har texten preciserats med att föraren vid behov ska kunna påvisa att ansökan om förnyelsen av förarkortet har utförts inom utsatt tid.

Vägtrafikens yrkeskompetens och körkort

Gällande vägtrafikens yrkeskompetens och körkort framför kommissionen följande tillfälliga ändringar i direktiven 2003/59/EG och 2006/126/EG:

Vägtrafikens yrkeskompetens

- Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport, om ändring av rådets förordning (EEG) 3820/85 och om upphävandet av rådets direktiv 91/439/EEG ändras så att den periodiska fortbildningen för innehavare av yrkesbehörighet för vägtrafik kan genomföras med sex månaders fördröjning om tidsfristen upphör under perioden 1.3–31.8.2020. I det här fallet förlängs giltigheten för intyg som påvisar yrkeskompetens enligt följande (artikel 2(1));
- Giltigheten för unionskoden 95 enligt bilaga I till Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG om körkort som hänvisar till körkort eller yrkeskompetenskort som hänvisas i yrkeskompetensdirektivet förlängs med sex månader från ifrågavarande korts datum (artikel 2 (2));
- Giltigheten för yrkeskompetenskortet enligt bilaga II i yrkeskompetensdirektivet förlängs med sex månader från kortets senaste giltighetsdatum om giltigheten upphör under perioden 1.3–31.8.2020 (artikel 2 (3));
- Medlemsstaterna har möjlighet att ansöka om förlängning av tidsfristen från kommissionen före den 15.7.2020 för undantagen ovan om förlängning av undantagen efter den 31.8.2020 är nödvändig på grundval av åtgärder som vidtagits för att förebygga spridningen av coronavirussmitta. Kommissionen kan bevilja förlängning för undantagen ovan om de anses vara motiverade (artikel 2(4), 2(5)).

Trilogimandatet som fastställts i Coreper:

- Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport, om ändring av rådets förordning (EEG) 3820/85 och om upphävandet av rådets direktiv 91/439/EEG ändras så att den periodiska fortbildningen för innehavare av yrkesbehörighet för vägtrafik kan genomföras med *sju* månaders fördröjning om tidsfristen upphör under perioden 1.2–31.8.2020. I det här fallet förlängs giltigheten för intyg som påvisar yrkeskompetens enligt följande; (artikel 2(1))
- Giltigheten för yrkeskompetenskortet enligt bilaga II i yrkeskompetensdirektivet förlängs med *sju* månader från kortets senaste giltighetsdatum om giltigheten upphör under perioden 1.2–31.8.2020; (artikel 2(3))
- *Ny. Åtgärderna i punkterna 1–3 som medlemsstaterna har vidtagit från och med den 1.2.2020 då förordningen trädde i kraft förblir giltiga. (artikel 2(3a))*
- Tillägg: *kommissionen kan bevilja tilläggstid för högst sex månader. (artikel 2(5))*

Körkort

- Giltigheten för körkort vars giltighet upphör under perioden 1.3–31.8.2020 förlängs med sex månader från sista giltighetsdagen som anges på körkortet. Giltigheten föreskrivs i körkortsdirektivet och dess bilaga I. (artikel 3(1))
- Medlemsstaterna har möjlighet att ansöka om förlängning av tidsfristen från kommissionen före den 15.7.2020 för undantaget ovan, om förlängning av undantaget efter den 31.8.2020 är nödvändig på grundval av åtgärder som vidtagits för att förebygga spridningen av coronavirussmitta. Kommissionen kan bevilja förlängning för undantaget ovan om det anses vara motiverat. (artikel 3(2), 3(3))

Trilogimandatet som fastställts i Coreper:

- Giltigheten för körkort vars giltighet upphör under perioden 1.2–31.8.2020 förlängs med *sju* månader från sista giltighetsdagen som anges på körkortet. Körkortens giltighet föreskrivs i körkortsdirektivet och dess bilaga I. (artikel 3(1))
- Tillägg: *kommissionen kan bevilja tilläggstid för högst sex månader.* (artikel 3(3))
- *Ny. Medlemsstaten kan besluta att inte tillämpa artikel 3 punkt 1 och 2 om förnyelsen av körkort inte har försvårats till följd av coronavirusepidemin under tiden 1.2–31.8.2020, eller om medlemsstaten har tagit i bruk ändamålsenliga nationella arrangemang för att lindra svårigheterna. Beslutet ska meddelas till kommissionen. Medlemsstater som fattat ovannämnda beslut ska inte hindra gränsöverskridande verksamhet gällande en annan medlemsstat som tillämpar undantaget i punkt 1.* (artikel 3(4))

Gällande förslagen är det värt att notera att regeringen överlämnat en proposition RP 62/2020 rd till riksdagen där man presenterar undantag till följd av coronasituationen gällande bland annat vägtrafikens och järnvägstrafikens yrkeskompetens samt läkarintyg gällande förnyandet av körkort. Undantagen i kommissionens förslag till förordning skiljer sig delvis från förslagen i regeringens proposition. För att undvika konfliktsituationer och tolkningsproblem har kommunikationsministeriet överlämnat ett utförligare svar till utskottet där man presenterar att lagförslaget gällande ändringen av körkortslagen förkastas helt och att tre paragrafer (28 a, 74 och 68 §) gällande lagförslaget om trafikförsäkring tas bort från lagförslaget. Utskottet har godkänt betänkandet den 8.5.2020 gällande regeringens proposition (RP 62/2020 rd) och betänkandet bordlades den 12.5.2020.

Flygtrafiken

Ändringarna gällande flygtrafiken ingår i Europaparlamentets och rådets förslag till förordning om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen med anledning av covid-19-epidemin (COM(2020) 178 final). I förordningen presenteras följande ändringar:

- Enligt den gällande förordningen krävs trafiktillstånd för kommersiell flygverksamhet. En behörig myndighet ska tillfälligt eller permanent återkalla den operativa licensen om det inte längre bedöms som säkert att flygbolaget kan uppfylla sina faktiska eller potentiella finansiella skyldigheter under de kommande tolv månaderna. Myndigheten kan dock bevilja en tillfällig licens för omstruktureringen av ekonomin för högst tolv månader förutsatt att flygsäkerheten inte äventyras. Man anser att beviljandet av

tillfälliga licenser sänder en väldigt negativ signal till marknaden och enligt erfarenhet försvagas flygbolagets ekonomiska situation ytterligare. Det försvårar bolagets möjligheter att överleva ekonomiskt och kan förvärra deras problem särskilt gällande kassaflödet. Dessutom ökar beviljandet av tillfälliga licenser den administrativa bördan både för flygbolagen och myndigheterna utan tydliga ekonomiska eller säkerhetsmässiga fördelar. Det föreslås att regeln om tolv månader gällande återkallandet av licensen tillfälligt upphävs men att myndigheterna kontinuerligt övervakar flygbolagens ekonomiska ställning och flygsäkerheten;

- Enligt gällande förordning kan trafikrättigheter (avser i praktiken flyg) begränsas med 14 dagar per gång. Det föreslås att de kan begränsas för längre tid åt gången om den allmänna hälsan äventyras. Man måste dock informera om ändringar i varaktigheten och omfattningen av begränsningarna. Det här minskar den administrativa bördan under långvariga exceptionella omständigheter såsom nu under covid-19-situationen;
- Det föreslås att i situationer där ett marktjänstbolag avslutar sin verksamhet kan flygplatsens ledningsenhet tillfälligt ingå avtal med ett nytt marktjänstbolag innan anbuds-förfarande ordnas för högst sex månader. Den här tidsfristen kan förlängas med kommissionens förordning. På så sätt strävar man efter att garantera fortsatta marktjänster i fall av konkurs under covid-19-pandemin.
- Förslaget gör det möjligt att förlänga avtalen som ingåtts med de nuvarande leverantörerna av marktjänster till den 31.12.2023 om de kommer att upphöra efter att ändringen av förordningen träder i kraft, men innan slutet av år 2022.

3 Förslagen rättsliga grund samt förhållande till subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna

Förslagens rättsliga grund är artiklarna 91 och 100 punkt 2 i föredraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF). Statsrådet anser att förslagens rättsliga grunder är sakenliga. På förslagen tillämpas ordinarie lagstiftningsförfarande enligt EUF artikel 294.

Subsidiaritetsprincipen tillämpas eftersom ärendet som förslagen omfattar inte hör till unionens exklusiva befogenhet. Målsättningarna med förslagen kan inte uppnås på ett tillräckligt sätt enbart med medlemsstaternas åtgärder eftersom covid-19-epidemin kräver undantag i EU-lagstiftningen som medlemsstaterna inte har befogenhet att reglera nationellt. De föreslagna ändringarna är motiverade och proportionerliga då man beaktar effekterna av covid-19-epidemin inom trafikbranschen.

Förslagen anses vara i linje med subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna.

4 Förslagens förhållande till förpliktelserna om grundläggande fri- och rättigheter och mänskliga rättigheter och till grundlagen

Kommissionen har inte bedömt förslagens förhållande till de grundläggande rättigheterna. Nationellt kan man dock anse att förslaget gällande trafiksäkerhetsprovningen av fordon är av betydelse gällande 15 § i grundlagen om egendomsskydd och indirekt gällande 18 § om näringsfrihet, eftersom man kan anse det troligt att om den periodiska trafiksäkerhetsprovningen av fordon flyttas med sex månader enligt kommissionens förslag har det effekter på besiktningsskontorens förutsättningar att utöva sin näringsverksamhet. Tillämpandet av förslaget le-

der även till en tillfällig nedsatt omsättning för besiktningskontoren under undantagsperioden enligt förslaget. Dessutom är förslaget av betydelse för 18 § i grundlagen gällande rätten till arbete om förflyttningen av trafiksäkerhetsprovningarna leder till att arbetstagare på besiktningskontoren permitteras och sägs upp.

Förslaget gällande hamnarnas säkerhetsåtgärder är inte problematisk med tanke på de grundläggande rättigheternas begränsningsvillkor. Förslaget är tydligt avgränsat och exakt. Det regleras med unionens förordning och är begränsat gällande tillämpningsområde och varaktighet. Det försätter inte hamnar eller medlemsstater i en orättvis ställning eftersom det berör alla tillämpande hamnar i alla medlemsländer. Förslaget anses vara proportionerligt och godtagbart i förhållande till fördelarna som man eftersträvar. Med förslaget säkerställs genomförandet av näringsfrihet under pandemisituationen eftersom man med förslaget säkerställer att hamnarnas verksamhet inte störs då kontroller och övningar inte kan genomföras på grund av restriktioner och övriga åtgärder till följd av epidemin.

Kommissionens förslag strider inte mot Finlands grundläggande och mänskliga rättigheter. Förutsatt att författningsförslagets centrala delar inte ändrar i förhandlingarnas slutskede ser statsrådet inga grundlagsenliga hinder för godkännande av författningarna.

5 Förslagets konsekvenser

Lagstiftningen i förslagen underlättar verksamheten inom transportbranschen under covid-19-epidemin genom att öka flexibiliteten och upphäva administrativa hinder inom väg-, järnvägs-, flyg- och insjöfartstrafiken samt inom sjöfarten: Vissa tillstånds- och kompetenskrav blir mer flexibla under de exceptionella omständigheterna vilket säkerställer smidighet i transportbranschen och skjuter upp förnyelsen av dessa till en senare tidpunkt. På så sätt minskas även den fysiska kontakten mellan människor och eventuellt även belastningen för hälsovårdspersonalen.

Förslagen har inga statsekonomiska effekter.

Förslaget till ändring av förordningen om hamntjänster kan leda till tillfälliga ändringar i hamnarnas avgiftspolitik och på så sätt till en tillfällig sänkning av sjöfartens logistikkostnader. Hamnarna är tvungna att bedöma effekterna av ändringarna i avgifterna för hamnverksamhetens ekonomiska hållbarhet.

Förslaget gällande insjötrafikens förarbevis, det s.k. direktivet om villkoren för att erhålla förarbevis, gäller möjligheten till undantag från direktivet som Finland inte berörs av. Finländska fartyg eller finländska trafikidkare, insjöfartygens befäl eller besättning omfattas inte av den föreslagna bestämmelsen och förslaget har inga ekonomiska, sociala eller miljömässiga effekter för Finlands del och inte heller några effekter för myndigheterna.

Det har inte genomförts någon kvantitativ bedömning av de ekonomiska effekterna gällande kommissionens förslag till förordning gällande förordningen (EG) nr 725/2004 och direktivet 2005/65/EG (hamnarnas säkerhetsåtgärder). Det är dock klart att en förlängning av tidsfristerna i förslaget har positiva ekonomiska effekter på sjötrafikbranschen eftersom man med de föreslagna ändringarna kan undvika avbrott i fartygstrafiken under coronavirussituationens akuta skede för att vissa kontroller skulle vara svåra eller omöjliga att genomföra under den rådande situationen med smittsamma sjukdomar.

Kommissionens förslag förlänger tidsfristen för genomförandet av vissa kontroller och övningar gällande hamnsäkerheten. Efter toppen av covid-19-pandemin fortsätter de nämnda kontrollerna och övningarna gällande hamnarnas säkerhetsåtgärder som vanligt. Förslaget anses inte äventyra hamn- eller fartygssäkerheten eftersom uppskjutandet av genomförandet av kontrollerna och övningarna har begränsats till en så kort period som möjligt.

Säkerställandet av en smidig hamnverksamhet är viktigt med tanke på den internationella handeln och därmed även försörjningsberedskapen. Det är även positivt att myndigheternas resurser används till de mest kritiska åtgärderna i den rådande pandemisituationen varmed det är motiverat att skjuta upp genomförandet av kontrollerna och övningarna i förslaget.

Kommissionen har inte genomfört någon konsekvensbedömning gällande provningsförslaget om fordon. Nationellt kan man bedöma att förslaget har ekonomiska effekter för besiktningskontoren. Det kan anses troligt att om periodiska trafiksäkerhetsprovningar av fordon som infaller under perioden 1.3–31.8.2020 flyttas med sex månader enligt kommissionens förslag, sjunker besiktningskontorens omsättning tillfälligt; eventuella likviditetsproblem kan leda till att verksamheten avslutas. Förslaget kan även ha budgetmässiga effekter samt effekter för personalen på besiktningskontoren om besiktningskontoren på grund av förflyttade trafiksäkerhetsprovningar måste permittera eller säga upp sin personal. Det är dock svårt att bedöma de ekonomiska effekternas omfattning exakt eftersom det inte är säkert i vilken utsträckning människor flyttar sina periodiska trafiksäkerhetsprovningar. Det kan anses troligt att en del av människorna besiktar sina fordon normalt även under tillämpningen av undantagsbestämmelserna eftersom tillgången till tjänsterna tillsvidare har varit bra i Finland trots undantagsförhållandet.

Förslaget har även obetydlig effekt på trafiksäkerheten. Trafiksäkerhetsprovningarnas syfte är att säkerställa att fordonen är i säkert skick och på sätt inte orsaka olyckor på grund av tekniska fel. Uppskjutande av trafiksäkerhetsprovningarna kan ha den effekten att service utförs på färre fordon under undantagsperioden varmed de har mer fel än vanligt och fler olyckor än vanligt sker i trafiken på grund av tekniska fel. Å andra sidan körs det mindre med fordon under de exceptionella omständigheterna vilket minskar risken för trafikolyckor.

Behandlingen av gemenskapstillstånd, tillstånd för linjetrafik och förartillstånd samt kontrollen av färdskrivare och beviljandet av förarkort har inte omfattats av motsvarande problem i Finland som i vissa andra Europeiska länder. Därför bedöms effekten av den föreslagna flexibiliteten gällande dessa åtgärder inom transportbranschen vara små i Finland. Förlängningen av tillståndens giltighet ökar tillsynsmyndigheternas arbete en aning.

Finland har nationellt genomfört Europaparlamentets och rådets direktiv om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet och järnvägssäkerheten, som ingick i EU:s fjärde järnvägspaket, med spårtrafiklagen (1302/2018) från och med den 16.6.2019, vilket var den huvudsakliga tidsfristen för genomförandet enligt direktivet om inte medlemsstaten på förhand ansökt om ett års förlängning för genomförandet till den 16.6.2020. I det Coreper-möte som hölls den 8.5.2020 avtalades det att tidsfristen för genomförandet fortsätts ytterligare till 31.12.2020. Eftersom Finland redan har nationellt genomfört direktiven behöver Finland inte den föreslagna tilläggstiden på tre månader.

Övriga effekter av förslagen bedöms som små och tillfälliga.

6 Den nationella behandlingen av förslaget och behandlingen i Europeiska unionen

Statsrådets E- och U-skrivelser har beretts i Kommunikationsministeriet. Författningsförslaget och E-skrivelseutkastet har behandlats som skriftlig förfarande i EU22-trafiksektionen under kommittén för EU-ärenden den 5–7.5.2020.

Behandlingen av förslagen har inletts i rådets arbetsgrupper den 5.5.2020. Medlemsstaterna har lyft fram olika länders olika situationer samt betonat det nationella behovet av marginal gällande sjukdomens spridning och restriktionsåtgärderna. Syftet är att föreslagen så fort som möjligt ska godkännas av Europaparlamentet och rådet.

Rådets förhandlingsmandat gällande förhandlingarna med Europaparlamentet

fastställdes i Coreper den 8.5.2020. Förhandlingsmandatet omfattar medlemsstaternas möjlighet att inte tillämpa undantag gällande körkort, trafiksäkerhetsprovningar, färdskrivare och gemenskapstillstånd, ifall staten anser att situationen nationellt inte förutsätter tillämpning av undantagen.

Avsikten är att rösta om förslagen under Europaparlamentets plenarsammanträde den 14.5.2020, varefter rådet har som avsikt att godkänna författningarna genom skriftligt förfarande.

7 Ålands självstyre

Regeringen konstaterade den 16.3.2020 i samverkan med republikens president att undantagsförhållanden råder i Finland på grund av coronavirusutbrottet. Beredskapslagen har tagits i bruk i Finland. Enligt självstyrelselagen för Åland (1144/1991) har riket lagstiftningsbehörighet i ärenden gällande beredskapen inför undantagsförhållanden (27 § 34 punkten i lagen). Riket har även lagstiftningsbehörighet i ärenden gällande bland annat bekämpningen av smittsamma sjukdomar (27 § 29 punkten i lagen). Uppgifter gällande bekämpningen av smittsamma sjukdomar hör till landskapets befogenhet (30 § 9 punkten i lagen). Ålands myndigheter sköter om uppgifter gällande bekämpningen av smittsamma sjukdomar även i samband med pandemin. Rikets lagstiftning tillämpas då i landskapet. De administrativa uppgifterna riktas till dessa enligt tillämpad lagstiftning.

Flygtrafiken, tryggheten av sjöfarten (säkerhetsåtgärder) och Förordningen om hamntjänster hör till rikets lagstiftningsbehörighet.

Förslaget gällande insjötrafikens behörighetskrav hör till Ålands landskaps lagstiftningsbehörighet enligt 18 § punkt 14 i Ålands självstyrelselag (1144/1991).

Järnvägstrafiken och trafiksäkerhetsprovningen av fordon, förslag gällande körkort och yrkeskompetens gällande bantrafiken och vägtrafiken som enligt 18 § punkt 21 i Ålands självstyrelselag (1144/1991) hör till Ålands landskaps lagstiftningsbehörighet.

Förslagen gällande vägtrafikens tillstånd och färdskrivare (förordningarna 1071/2009, 1072/2009, 1073/2009 och 165/2014) gällande vägtrafiken och näringsidkande som enligt 18 § punkt 21 och 22 i Ålands självstyrelselag (1144/1991) hör till Ålands landskaps lagstiftningsbehörighet.

8 Statsrådets ståndpunkt

Allmänt

Covid-19-pandemin har krävt ett snabbt agerande av medlemsländerna och EU för att skydda befolkningen samt begränsa krisens samhälleliga och ekonomiska effekter. Finland anser att det är nödvändigt med gemensamma åtgärder i EU och att medlemsstaternas åtgärder för att svara på covid-19-krisen och att förenhetliga åtgärderna för att ta sig ur den. Så kan man stöda genomförandet av olika åtgärder på ett sätt som främjar EU:s gemensamma värderingar och förverkligandet av de grundläggande rättigheterna och -friheterna och en enhetlig inre marknad.

Förordningen om hamntjänster

Statsrådet lyfter fram att kommissionens förslag avviker från principerna för förordningen om hamntjänster enligt vilka hamnarna ska fungera ekonomiskt självständigt gällande hamninfrastrukturavgifterna och behandla alla hamnanvändare jämnt. Att avvika från principerna kan orsaka störningar på marknaden gällande prissättningen av avgifterna, förvränga konkurrensen mellan hamnarna och försvaga hamnarnas ekonomiska hållbarhet. På grund av åtgärdernas kortvarighet kan dock statsrådet stöda en modell där hamnarna frivilligt kan besluta om tillfälliga ändringar i prissättningen utan ingripande från den offentliga makten. Statsrådet kan godkänna kommissionens förslag om tillfällig ändring av förordningen.

Förslag gällande väg-, sjö-, insjö-, järnvägs- och flygtrafik

Statsrådet stöder utgångsmässigt kommissionens målsättning att göra kraven gällande skyldigheten att genomgå läkarundersökningar för personer över 65 år med avseende på insjötrafikens behörighetsbrev mer flexibla under covid-19-pandemins exceptionella förhållanden. Dock bör man beakta att förslaget gäller undantagsmöjlighet gällande krav i ett sådant direktiv som inte tillämpas i Finland. På så sätt har förslaget inga direkta effekter på Finlands lagstiftning eller tillämpning av lagar.

Gällande förlängningen av tidsfristerna för tryggheten av sjötrafiken stöder statsrådet förslaget som är nödvändigt för att trygga trafiksektorns funktion och transporternas kontinuitet.

Gällande trafiksäkerhetsprovningarna i kommissionens förslag anser statsrådet att det inte är ändamålsenligt att tidsfristerna för de periodiska trafiksäkerhetsprovningarna och provningsintygens giltighetstid automatiskt skulle förlängas i alla medlemsstater med sex månader under tiden 1.3–31.8.2020. Medlemsstaternas epidemisituationer avviker märkbart från varandra och alla stater har inte till exempel bestämmelser om utevistelseförbud eller andra åtgärder som faktiskt skulle förhindra utförandet av periodiska trafiksäkerhetsprovningar. Dessutom är de periodiska trafiksäkerhetsprovningarna en viktig del av säkerställandet av fordonens trafiksäkerhet och upprätthållandet av den allmänna trafiksäkerheten. Uppskjutandet av trafiksäkerhetsprovningarna inverkar negativt på besiktningsaktörernas näringsverksamhet och på sysselsättningen i branschen.

Möjligheten att köra med fordon som är i dåligt skick bromsar även upp förnyelsen av fordonsparken vilket i sin tur inverkar negativt på arbetet för att uppnå klimatmålsättningarna. Av de skäl som nämnts ovan ska enskilda medlemsstater kunna avvika från bestämmelserna gällande trafiksäkerhetsprovningens tidsfrister endast i den utsträckning som det är nödvändigt. Medlemsstaterna ska med beaktande av sina egna omständigheter kunna överväga tillämpning av undantag och möjlighet att inte tillämpa förordningen (s.k. opt-out-möjlighet).

Statsrådet anser att ordförandestatens trilogimandat som godkändes i Coreper är bra i det här avseendet eftersom det innefattar opt-out-möjligheten.

Statsrådet stöder kommissionens förslag till förordning gällande vägtransportens yrkeskompetens och körkort. Statsrådet föredrog ursprungligen nationell flexibilitet gällande undantagsbestämmelserna men kan godkänna kommissionens förslag med beaktande av att en snabb beredning och ett snabbt godkännande av förslaget i EU verkar troligt. Statsrådet anser att trilogimandatet som fastställdes i Coreper vara bra eftersom det innefattar möjligheten till nationellt begrundande gällande körkorten.

Statsrådet stöder förslagen och anser det viktigt att författningarna träder i kraft så fort som möjligt eftersom det är nödvändigt med administrativ flexibilitet i den rådande covid-19-pandemisituationen för att trygga en fungerande transportsektor och kontinuitet i transporter-na.