

**Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till lag om
ändring av 4 § lagen angående rättighet att idka näring**

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås att 4 § lagen angående rättighet att idka näring ändras så att det s.k. cabotageförbud som avses i paragrafen, dvs. förbudet mot att använda ett utländskt fartyg i inrikes fartygstrafik på inre vattenvägar, inte tillämpas på sådana fartyg som omfattas av EG-rådets förordningar om libe-

ralisering av cabotage inom sjöfart och trafik på inre farvatten.

Den föreslagna lagen hänför sig till Finlands medlemskap i Europeiska unionen (EU) och avses träda i kraft samtidigt som medlemskapet.

MOTIVERING

1. Nuläge och föreslagna ändringar

Enligt 4 § 1 mom. (332/89) lagen angående rättighet att idka näring, nedan näringslagen, får inte andra fartyg än finska användas för handelssjöfart inom Finlands vattenområden, om det inte är fråga om utrikesfart. Andra än finska fartyg får inte heller användas för kryssningstrafik där kryssningsfartyget går från och till en finsk hamn. Trafikministeriet kan dock enligt 2 mom. ge tillstånd, nedan cabotagetillstånd, för i 1 mom. nämnd handelssjöfart med ett utländskt fartyg, om det är fråga om trafik mellan landskapet Åland och någon annan del av Finland eller om det finns särskilda skäl till att använda det utländska fartyget i Finland. Tillstånd kan beviljas för högst ett år i sänder. Innan tillståndet beviljas skall trafikministeriet höra dem som saken gäller, om inte annat följer av ärendets natur eller dess brådskande art.

Enligt avtal med en främmande stat och under förutsättning av ömsesidighet kan, enligt 3 mom., genom förordning stadgas att fartyg från den främmande staten har rätt att utan cabotagetillstånd bedriva ovan nämnd handels-

sjöfart, antingen helt och hållet eller till de delar som bestäms i avtalet.

Ett s.k. cabotageförbud, dvs. förbud mot att använda utländska fartyg i inrikes fartygstrafik på inre farvatten, ingår i de flesta länders lagstiftning. I allmänhet har rätten att bedriva dylik trafik reserverats för landets egna fartyg, ofta dock så, att undantag kan medges eller avtal som baserar sig på ömsesidighet ingås. Enligt den gällande näringslagens 4 §, som trädde i kraft den 1 juli 1989, gäller cabotageförbud på Finlands vattenområden, dvs. inre farvatten, inre territorialvatten och territorialhav, om det är inte fråga om utrikesfart. Några tiotal cabotagetillstånd har årligen beviljats. Motiveringen till att tillstånd beviljats har i allmänhet varit att motsvarande finskt tonnage inte varit tillgängligt för den aktuella transporten.

Rådets förordning (EEG) nr 3577/92 av den 7 december 1992 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna (cabotage) gäller rätten att fritt erbjuda tjänster på sjötransportområdet i alla medlemsländer. Förordningen trädde inte i kraft i Finland samtidigt

som Gemensamma EES-kommitténs beslut nr 7/94, dvs. i samband med det s.k. tilläggsprotokollet, eftersom ingen överenskommelse om att förordningen skulle fogas till EES-avtalet nåddes i förhandlingarna.

Förordningen ger rederierna rätt att fritt erbjuda tjänster på sjötransportområdet i alla medlemsstater. Enligt artikel 1 tillämpas den på alla rederier inom gemenskapen vilkas fartyg är registrerade i en medlemsstat och förs under denna stats flagg, förutsatt att fartygen uppfyller de villkor för att få utföra cabotage som gäller i medlemsstaten i fråga. Från sistnämnda krav har visserligen beviljats ett undantag som sträcker sig till slutet av 1996.

Enligt artikel 2 avses med sjötransporttjänster inom en medlemsstat för det första fastlands-cabotage, dvs. sjötransport av passagerare eller gods mellan hamnar på en och samma medlemsstats fastland eller huvudområde utan att anlöpa öar, för det andra transporter som betjänar offshoreverksamhet, dvs. sjötransport av passagerare eller gods mellan en hamn i en medlemsstat och anläggningar eller konstruktioner på medlemsstatens kontinentalsockel samt för det tredje öcabotage, dvs. sjötransport av passagerare eller gods mellan hamnar på en medlemsstats fastland och på en eller flera av dess öar eller hamnar på en och samma medlemsstats öar.

I artikel 3 ingår bestämmelser om fartygens bemanning. Ansvaret för bemanningen hör antingen till flaggstaten eller till den stat där verksamheten sker bl.a. beroende på fartygets storlek samt verksamhetens karaktär, dvs. på om det är fråga om fastlandscabotage, kryssningstrafik eller öcabotage. Kommissionen kommer att följa verkningarna av liberaliseringen av öcabotaget och utgående från detta kommer eventuellt bestämmelserna som gäller fartygsmanskapets nationalitet att ändras senast före utgången av 1998.

I artikel 4 finns bestämmelser om medlemsstaternas rätt att ingå avtal om allmän trafik med rederier som utför regelbundna transporttjänster till, från och mellan öar. Dylika avtal får inte diskriminera något rederi inom gemenskapen och ersättningar för eventuella förpliktelser vid allmän trafik bör kunna betalas ut till alla rederier inom gemenskapen.

Enligt artikel 5 får en medlemsstat begära att kommissionen beslutar om skyddsåtgärder om det uppstår en allvarlig störning på den nationella transportmarknaden som orsakas av libe-

raliseringen av cabotaget. En dylik åtgärd kan t.ex. vara indragning av det fria utbudet av tjänster för en viss tid i viss trafik. Artikeln har redan tillämpats på Spanien så att vissa sjötransporter längs den spanska kusten var reserverade för spanska fartyg en viss tid. Ett dylikt undantag kan beviljas för högst ett år.

Förordningen innehåller många olika övergångstider. I artikel 6 definieras övergångstiderna för Spanien, Portugal, Frankrike och Grekland. Övergångstiden för de tre först nämnda länderna utsträcker sig t.ex. i fråga om regelbunden passagerar- och färjetrafik till slutet av 1998. Grekland har däremot för passagerar- och färjetrafik fått en övergångstid som sträcker sig ända till 2004.

Till sitt tillämpningsområde är Finlands gällande lagstiftning i någon mån mera omfattande än cabotageförordningen för sjötransporter. Den finska lagstiftningen gäller utöver transport av passagerare och varor också annan verksamhet på finskt vattenområde, såsom hamnbogsering, sjöräddning, isbrytning och transport av muddermassor. När det gäller fartyg som hör till en medlemsstat i Europeiska unionen måste nämnda förordningar tillämpas även på sådan annan verksamhet.

Genom rådets förordning (EEG) nr 3921/91 av den 16 december 1991 om villkoren för att transportföretag skall få utföra inrikes transporter av gods eller passagerare på inre vattenvägar i en annan medlemsstat än den där de är hemmahörande har cabotageförbudet mot varu- eller persontrafik på inre vattenvägar inom gemenskapen slopats. Enligt förordningen har varje transportör av gods eller passagerare på inre vattenvägar från och med den 1 januari 1993 tillåtits att utföra nationella transporter av gods eller passagerare på inre vattenvägar i yrkesmässig trafik i en medlemsstat där transportföretaget inte är etablerat, under förutsättning att transportföretaget är etablerat i en medlemsstat i enlighet med dess lagstiftning och där så är tillämpligt och under förutsättning att transportföretaget är berättigat att där utföra internationella transporter av gods eller passagerare på inre vattenvägar. Ett transportföretag som uppfyller dessa villkor får temporärt utföra cabotage i ifrågavarande medlemsstat utan att ha säte eller driftställe där (artikel 1).

I förordningen bestäms närmare om de krav som ställs på transportföretag och om det intyg som en medlemsstat utfärdar om dem (artikel

2) samt om lagar, förordningar och administrativa bestämmelser som reglerar utförandet av cabotage i värdmedlemsstaten (artikel 3). Priser och villkor för transportavtal samt regler för bl.a. fraktning liksom också tekniska krav på fartyg skall tillämpas på transportföretag som inte är etablerade i medlemsstaten på samma villkor som de som medlemsstaten uppställer för sina egna medborgare.

I artikel 4 bestäms om vissa begränsningar av cabotage på Frankrikes och Tysklands områden fram till den 1 januari 1995.

Förordningen påverkar inte de rättigheter som baserar sig på den reviderade konventionen om sjöfarten på Rhen (Mannheim-konventionen).

Cabotageförordningen för sjöfart (EEG) nr 3577/92 och cabotageförordningen för trafik på inre vattenvägar (EEG) nr 3921/91 förutsätter en ändring av 4 § näringslagen så att cabotageförbudet i enlighet med de aktuella förordningarna inte gäller fartyg som hör till någon medlemsstat i unionen. När det gäller andra fartyg än sådana som hör till någon medlemsstat i unionen tillämpas lagen på nuvarande sätt.

2. Propositionens ekonomiska verkningar

Liberaliseringen av cabotaget för sjötrafik i fråga om fartyg som hör till unionens medlemsstater innebär utökade verksamhetsmöjligheter för finska fartyg. Särskilt betydande positiva verkningar skulle det ha om också Sverige blev medlem i unionen, då transporter längs svenska kusten längs Bottniska viken skulle bli möjliga för finska fartyg. Däremot är det inte att vänta att utländskt tonnage i någon nämnvärd utsträckning skulle delta i transporter längs finska kusten. Detta beror på att Finland är så avlägset beläget, på obetydliga varuflöden samt på våra besvärliga klimatförhållanden.

Liberaliseringen av cabotaget för trafik på inre farvatten har inte under dessa omständigheter någon större betydelse. Nätet av inre farvatten i Finland är inte i direkt kontakt med flodnätet i Europa och därför är finska rederier inte intresserade av att delta i transporter på de inre farvattnen i Europa. Transportföretagen i unionens medlemsländer har knappast något större intresse av transporter på Finlands inre

farvatten på grund av ringa trafikmängder och i synnerhet på grund av att vintern gör det svårt att idka trafik året om. Den säsongbetonade trafiken begränsar kraftigt förutsättningarna för en lönsam verksamhet.

Bland förslagens statsekonomiska verkningar kan nämnas att medlemsstaterna i Europeiska unionen i och med liberaliseringen av cabotagetrafiken från och med den 1 januari 1995 får möjlighet att betala farledsavgiften för inrikesfart, vilket för sin del skulle minska avkastningen av farledsavgiften med uppskattningsvis 37 milj. mk per år. Minskningen kompenseras dock till följd av den ändring i fråga om fartygsmätningssystemet, som företagits i juli 1994, samt de strukturella ändringar i farledsavgiftssystemet som genomförs vid ingången av 1995.

3. Beredningen av propositionen

Propositionen har beretts som tjänsteuppdrag vid trafikministeriet. Dessutom har utlåtanden inbegärts från arbetsmarknadsparterna inom sjöfartsbranschen, Industrins och Arbetsgivarnas Centralförbund och Ålands landskapsstyrelse. I utlåtandena har propositionen allmänt förordats. Ålands landskapsstyrelse har fäst uppmärksamhet vid det förhandlingsförfarande som förutsätts i självstyrelselagen för Åland och som skall tillämpas i fråga om cabotagetillstånd för fartyg från länder som inte är unionsmedlemmar. Ålands Redarförning har påpekat att självstyrelselagen för Åland ger möjligheten för Åland att reglera sjötrafiken inom landskapet. Finlands Sjömans-Union har yttrat att också Finland borde få utnyttja transitionsperioder som några medlemsstater i unionen har fått.

4. Andra omständigheter som inverkat på propositionens innehåll

Propositionen hänför sig till Finlands medlemskap i Europeiska unionen och avses träda i kraft samtidigt som medlemskapet. Den föreslagna lagen kan träda i kraft endast om Finland blir medlem i EU.

5. Ikraftträdande

Lagen föreslås träda i kraft vid en tidpunkt

som bestäms genom förordning. Om Finland blir medlem i Europeiska unionen den 1 januari 1995, skall lagen träda i kraft samtidigt.

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

Lag

om ändring av 4 § lagen angående rättighet att idka näring

I enlighet med riksdagens beslut

fogas till 4 § lagen den 27 september 1919 angående rättighet att idka näring (122/19), sådan den lyder i lag av den 7 april 1989 (332/89), ett nytt 4 mom. som följer:

4 §

Fartyg från stater som är medlemmar i Europeiska unionen är berättigade att utan tillstånd enligt 2 mom. bedriva handelsjöfart som avses i 1 mom. i enlighet med bestämmelserna i EG-rådets förordning (EEG) nr 3577/92 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet

inom medlemsstaterna (cabotage) och EG-rådets förordning (EEG) nr 3921/91 om villkoren för att transportföretag skall få utföra inrikes transporter av gods eller passagerare på inre vattenvägar i en annan medlemsstat än den där de är hemmahörande.

Denna lag träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning.

Helsingfors den 28 oktober 1994

Republikens President

MARTTI AHTISAARI

Trafikminister *Ole Norrback*

Lag

om ändring av 4 § lagen angående rättighet att idka näring

I enlighet med riksdagens beslut

fogas till 4 § lagen den 27 september 1919 angående rättighet att idka näring (122/19), sådan den lyder i lag av den 7 april 1989 (332/89), ett nytt 4 mom. som följer:

Gällande lydelse

4 §

Föreslagen lydelse

4 §

Fartyg från stater som är medlemmar i Europeiska unionen är berättigade att utan tillstånd enligt 2 mom. bedriva handelssjöfart som avses i 1 mom. i enlighet med bestämmelserna i EG-rådets förordning (EEG) nr 3577/92 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna (cabotage) och EG-rådets förordning (EEG) nr 3921/91 om villkoren för att transportföretag skall få utföra inrikes transporter av gods eller passagerare på inre vattenvägar i en annan medlemsstat än den där de är hemmahörande.

Denna lag träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning.

