

Regeringens proposition till riksdagen om godkännande av en överenskommelse med Ryssland om internationell vägtrafik och samt med förslag till lag om sättande i kraft av de bestämmelser i överenskommelsen som hör till området för lagstiftningen och om tillämpning av överenskommelsen

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att riksdagen godkänner en överenskommelse om ändring av överenskommelsen mellan Finland och Ryssland om internationell vägtrafik och av protokollet om tillämpningen av överenskommelsen. Mellan Finland och Ryska federationen finns en gällande överenskommelse om internationell vägtrafik som undertecknades 1995. Överenskommelsen trädde i kraft i augusti 2001. Den nya överenskommelsen om ändring av den nämnda överenskommelsen om vägtrafik undertecknades i Sankt Petersburg i september 2014.

De viktigaste ändringarna i överenskommelsen gäller högsta tillåtna massor vid godstransport, ömsesidig icke-diskriminering i fråga om vägavgifter och tillåtande av att avgift tas ut för användning av vägar, avhämtande av personer från det andra landet med taxi samt giltigheten för nationella körkort som stämmer överens med en internationell konvention.

Ikraftsättandet stöder regeringsprogrammets spetsprojekt genom att bestämmelserna om godtagande av körkort och om fordons maximala massa görs smidigare samt genom att företagsverksamheten främjas när kostnaderna inom godstransporterna minskar och taxitrafiken underlättas mellan länderna.

I propositionen ingår ett förslag till lag om sättande i kraft av de bestämmelser i överenskommelsen som hör till området för lagstiftningen. Lagen om sättande i kraft av överenskommelsen avses träda i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet samtidigt som överenskommelsen träder i kraft. Målet är att överenskommelsen och lagen ska träda i kraft i början av 2016.

ALLMÄN MOTIVERING

1 Nuläge och föreslagna ändringar

Det finns en gällande överenskommelse mellan Republiken Finlands regering och Ryska federationens regering om internationell vägtrafik som ingåtts den 27 oktober 1995 (FördrS 55–56/2001). Överenskommelsen följer rätt noggrant den tidigare överenskommelsen mellan Finland och Sovjetunionen (18–19/1968) och är till sin karaktär en sedvanlig internationell överenskommelse om bedrivande av vägtrafik, där man bl.a. kommit överens om transporttillståndssystemet för godstransport mellan länderna.

I överenskommelsen ingår också bestämmelser om beställnings- och linjetrafik med buss. Överenskommelsen om ändring av vägtrafiköverenskommelsen gäller inte bedrivande av busstrafik.

Det protokoll som fogats till överenskommelsen om dess tillämpning innehåller definitioner på fordon och behöriga myndigheter. Definitionerna gäller överenskommelsens innehåll och protokollet är därför gällande på samma sätt som överenskommelsen.

Överenskommelsen om ändring av överenskommelsen och protokollet, nedan "ändringsöverenskommelsen", undertecknades i Sankt Petersburg den 15 september 2014.

Genom artikel 1 i ändringsöverenskommelsen ska artiklarna 4, 7, 11, 13, 17 och 20 i den nuvarande överenskommelsen ändras. Genom artikel 2 i ändringsöverenskommelsen ska bilagans protokoll ändras och artikel 3 innehåller bestämmelser om ikraftträdande och giltighetstid.

Till artikel 4 i den gällande överenskommelsen ska fogas bestämmelser om taxitransporter. Detta innebär en utvidgning av överenskommelsens tillämpningsområde, eftersom det i den nuvarande överenskommelsen inte ingår bestämmelser om taxibilar eller annan personbilstrafik. Den som bedriver taxitrafik ska få hämta en passagerare eller grupp av passagerare från den andra fördragsslutande partens territorium, förutsatt att transporten förhandsbeställts och att en passagerarförteckning medförs med anteckning om passagerarnas avhämtningsställe. I synnerhet i Finland har man velat reglera den nuvarande oreglerade situationen. Ryska personbilar används i Sydöstra Finland, Norra Karelen och i Helsingfors för transport av passagerare från Ryssland till Finland och tillbaka. En del av personbilarna är "minibussar", där det utöver förarens plats finns 8 passagerarplatser.

Enligt den nu gällande överenskommelsen ska också i beställningstrafik med buss medföras en passagerarförteckning och därutöver ett s.k. avhämtningstillstånd, om det i returtransporten finns andra passagerare än dem som enligt passagerarförteckningen förts in i landet eller passagerare har hämtats med en tom buss.

Genom ändringen av artikel 7.2 i den nu gällande överenskommelsen godkänns för ryska fordon i Finland en maximal massa på 40 ton eller i kombinerade containertransporter 44 ton, i enlighet med vad som föreskrivs som maximal massa för fordon som kommer från länder utanför EES i den ändring i 4 a kap. till förordningen om användning av fordon på väg som trädde i kraft i början av oktober 2013. Ändringen av punkten ska således inte ändra nuläget i Finland.

I ändringsöverenskommelsen har man bara kommit överens om fordonets totala massa i Finland, inte axel- eller boggimassan.

RP 85/2015 rd

Enligt artikel 7.1 i ändringsöverenskommelsen ska i Ryssland iakttas de massor som är gällande där, dvs. i Ryssland gäller samma maximala massor både för finska och för ryska fordon.

Artikel 11 i den nu gällande överenskommelsen ska ändras så att det nationella körkort som företes i den andra staten ska motsvara kraven i den relevanta internationella konventionen med senare ändringar. Detta har enligt Finland varit viktigt för att förbättra övervakningen, eftersom den nuvarande överenskommelsen tillåter nationella körkort och det ryska körkortet avviker från det internationella.

Artikel 13 i den nu gällande överenskommelsen ska ändras så att det som tidigare överenskommit om befrielse från vägskatter ska avgränsas så att till punkt 2 fogas en mening enligt vilken befrielsen inte gäller skatter, avgifter av skattenatur eller andra avgifter som uppbärs för användning av väginfrastruktur eller andra avgiftsbelagda landsvägar, broar och tunnlar, om de tas ut på icke-diskriminerande grunder. Genom denna bestämmelse förbereder man sig för att tillämpa eventuella vägavgifter på internationella transporter.

Dessutom ska den finska översättningen av artikel 17 i den nu gällande överenskommelsen granskas utan att innehållet ändras och i bestämmelsen i artikel 20 om den blandade kommissionens verksamhet införs en obetydlig ändring.

I punkt 1 i protokollet till den nu gällande överenskommelsen korrigeras de behöriga myndigheternas ändrade namn till de nuvarande och till punkt 2 fogas en definition på taxifordon. Enligt den är en taxibil en personbil som är försedd med ett officiellt kännetecken för taxi som utfärdats i registreringsstaten.

2 Propositionens konsekvenser

2.1 Skillnader mellan Finlands och Rysslands författningar som gäller högsta tillåtna massa för fordon

I Finland är de högsta tillåtna massorna högre än motsvarande massor i Ryssland. Enligt EU-regelverket är 40 ton maximum vid internationella transporter, undantag utgör s.k. kombinerade transporter, dvs. t.ex. containertransporter från hamnar, där 44 ton tillåts. Också för fordon som kommer till Finland från stater utanför EES-området har dessa massor iakttagits från och med oktober 2013, när ändringen i förordningen om användning av fordon på väg (1257/1992) trädde i kraft. Genom den nämnda förordningen har Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 96/53/EG om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen satts i kraft.

Skillnaderna i lagstiftningen gäller utöver de maximala totala massorna också räknesättet. I Ryssland är axel- och boggimassorna i regel lägre och detta försvårar användning av större massor t.ex. vid trävarutransport.

I den ryska lagstiftningen har fordons maximala massa tidigare fastställts som 38 ton utan tillstånd för överlast.

I ändringsöverenskommelsen har som maximala massor i Finland överenskommit nämnda 40 och 44 ton, och ändringar i t.ex. EU:s regelverk påverkar inte detta. Högre massor skulle kräva en ändring av överenskommelsen.

I Ryssland har det preliminärt beslutats att nya bestämmelser om massor ska gälla från och med juli 2015 för lastbilar och kombinationer av lastbilar och släpvagnar. Enligt beslutet ska samma maximala massor gälla i Ryssland som i Finland. På grund av skillnader i axel- och boggimassor skulle t.ex. en total massa på 44 ton dock vara möjlig bara för sexaxlade fordonskombinationer, medan den i Finland i regel är möjlig för femaxlad fordonskombinationer. Detta beslut av Ryska federationens regering nr 272 borde ha trätt i kraft redan vid ingången av år 2015, men dess ikraftträdande har nu skjutits upp. (tarkistetaan kun saadaan info Venäjältä) De ryska myndigheterna har dock inte ingripit i fråga om finländska fordon med en högst 40 tons massa efter att ovan nämnda ändring i förordningen om användning av fordon på väg trädde i kraft.

I Finland begränsas maximala massor genom trafikmärken, i Ryssland har dessutom tre vägkategorier fastställts: federationens statliga huvudvägar, regionssubjektens, dvs. regionala myndigheters – t.ex. Karelska republikens – vägar och lokala vägar. På de bästa vägarna är de maximala vikterna de ovan nämnda, på andra vägar har de begränsats. Vägarnas och broarnas bärkraft är i Ryssland i genomsnitt mindre än i Finland och tillämpningen av de maximala vikterna är därför mer begränsad.

Finländarna har tidigare haft svårigheter med de ryska bestämmelserna om dimensioner och massor på grund av de ovan nämnda skillnaderna i axel- och boggimassorna och för att man i Ryssland får överskrida de tillåtna maximala massorna med tillstånd från väghållaren, såsom förklaras nedan. I Finland har det rått starka misstankar om att ryska transportföretag gynnats vid anskaffning av tillstånd och eventuellt också i fråga om priser. De ryska myndigheterna bestrider detta.

2.2 Konsekvenser för transportkostnaderna

I Ryssland är det möjligt att överskrida de massor som vägkategorierna eller bestämmelserna tillåter om ett tillstånd erhålls av väghållarna, vilka är många. Det är svårt och dyrt att få ett tillstånd för överlast. Tillstånd för överlast togs i bruk i Ryssland på 1990-talet. Sedan dess har den finska parten fört förhandlingar för att förenkla tillståndsförfarandet. Man har uppnått resultat, men ofta har nya villkor och krav som tillståndsmyndigheterna uppställt för innehållet i och bilagorna till ansökningar på nytt komplicerat förfarandet.

För att göra behandlingen mer jämlik togs i slutet av 1990-talet i bruk ett motsvarande förfarande med undantagstillstånd för ryska fordon, dvs. i 4 a kap. i förordningen om användning av fordon på väg (1257/1992) infördes bestämmelser om att utländska fordons maximala massa ska vara den massa som föreskrivs i den stat där fordonet är registrerat. Tillstånd söktes hos Trafiksäkerhetsverket, Trafi. Bestämmelser om förfarandet har införts genom förordning av kommunikationsministeriet (1252/2002).

Bestämmelsen om massor innebar i praktiken att man i fråga om maximala massor i Finland iakttog lagarna i berörda stater utanför EES-området, alltså t.ex. Rysslands lagar för ryska fordon. Det visade sig vara mycket svårt att övervaka ryska bestämmelser i Finland. Därför ändrades den 6 juni 2013 i Finland ovan nämnda 4 a kap. till förordningen om användning av fordon på väg (407/2013) så att de totala massorna för fordon registrerade i Ryssland och i andra länder utanför EES-området är desamma som de som iakttas inom EU-området vid gränsöverskridande trafik, med undantag för trafik från Sverige som tillåter högre massor. Författningen trädde i kraft i oktober samma år.

Tillstånd för överlast påverkar exportkostnaderna i Finland, eftersom transportkostnaderna höjer produkternas slutliga pris. Priset på finska varor som exporteras till Ryssland steg med den summa som tillståndet för överlast kostar och även i transittrafiken innebär tillstånden en ök-

RP 85/2015 rd

ning av transportkostnaderna och sålunda en sänkt konkurrenskraft för finska hamnar. Det är i Finlands intresse att sänka logistikkostnaderna som i genomsnitt är högre än i andra länder i Europa.

Tillstånden för överlast hade inte den effekt som ursprungligen avsågs, dvs. att stödja likvärdiga konkurrensförutsättningar för finländska och ryska transportföretag. Ryska transportföretag som är billigare än motsvarande finländska företag utförde 90 procent av vägtransporterna mellan Finland och Ryssland. Kostnadsskillnaderna beror på skillnader mellan länderna i kostnader bl.a. för löner för förare samt för service och bränsle, och t.ex. avgifter för överlast ändrar inte denna skillnad.

Högre massor i Finland har förbättrat finska hamnars konkurrenskraft vid transporter till Ryssland. Detta har dock inte synts som ett större antal transporter, eftersom recessionen och sanktionerna på grund av situationen i Ukraina har minskat handeln och de transporter som handeln behöver. Dessutom har den ökade hamnkapaciteten i Ryssland minskat transittransporter via finska hamnar.

2.3 Taxitrafik

Bestämmelser om taxitrafik ingår i lagen om taxitrafik (217/2007). Inga bestämmelser om internationell trafik ingår i lagen. Utifrån högsta domstolens avgörande från 2010 (HD 2010:4) är det oklart om lagen om taxitrafik kan tillämpas på taxitrafik som tillhandahålls i ett annat land och som börjar där.

Ryska taxibilar har använts i Finland för transport av passagerare från och till Ryssland t.ex. mellan flygstationen i Villmanstrand och Sankt Petersburg, mellan Joensuu och Petroskoj samt till Helsingfors. Vid transportererna används vanligen personbilar med plats för föraren och 8 passagerare. På motsvarande sätt har finska taxibilar åkt till ryska närområden.

Denna praxis har dock inte reglerats genom någon överenskommelse. Detta har lett till att när en rysk personbil har anlänt till Finland för att ta upp passagerare, har det inte kontrollerats om de är taxibilar. Detta har främjat ekonomisk gråzonsverksamhet. På motsvarande sätt har finska taxibilar inte varit säkra om de får hämta passagerare från Ryssland eller föra dem dit.

Med Sverige har en omfattande överenskommelse om internationell taxitrafik på väg ingåtts, främst för Tornedalens behov. Genom överenskommelsen tillåts i begränsad utsträckning också cabotage. Överenskommelsen har satts i kraft genom lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i överenskommelsen med Sverige om internationell taxitrafik på väg och om tillämpning av överenskommelsen (FördrS 10/2014).

I ändringsöverenskommelsen ska taxitrafik tillåtas endast i den utsträckning som beställnings- trafik med buss tillåts i den nuvarande överenskommelsen, och därför behövs inte lika omfattande bestämmelser om genomförandet som i ikraftsättandelagen för överenskommelsen med Sverige. Det behövs bestämmelser om ryska fordons rätt att ta upp passagerare i Finland samt om avbrytande av transporter i strid med överenskommelsen och om sanktioner.

2.4 Propositionens konsekvenser för handeln

Överenskommelsen är av betydelse för smidigheten i utrikeshandeln och turismen till och från Ryssland. Via Ryssland transporteras landvägen gods också till andra länder, främst inom forna Sovjetunionens område.

RP 85/2015 rd

Finlands export till Ryssland gick ned med 35 procentenheter under perioden januari–maj 2015 jämfört med samma period föregående år. Värdet på exporten uppgick till 1,2 miljarder euro. Importen minskade under årets första månader med 37 procent och dess värde uppgick till 2,5 miljarder euro. Exporten till Ryssland började minska under hösten 2013 efter tre års tillväxt.

Mätt med hela handelsutbytet har Ryssland varit vår största handelspartner sedan 2007. Under perioden januari–september 2014 gick Tyskland förbi Ryssland och är igen Finlands största handelspartner. Ryssland har dock varit Finlands klart största importland och dess andel av importen var 18,0 procent 2013. Under perioden januari–maj 2015 hade denna andel krympt till 11,3 procent. I fråga om exporten var Ryssland med sin andel på 9,6 procent i fjol på tredje plats efter Sverige och Tyskland. Även i fråga om exporten kom Ryssland på femte plats, och dess andel var 5,5 procent.

Transittrafiken via Finland till Ryssland, som främst går genom hamnarna, hade i 2014 gått ned med 21 procent jämfört med året innan. Orsaken till detta var utöver nedgången i utrikes-handeln också den ökade kapaciteten hos Rysslands egna hamnar i Östersjön.

Handeln och godstransporterna mellan Finland och Ryssland har enligt tullens statistik minskat sedan 2012.

Enligt tullens statistik överskred lastbilar och bussar gränsstationer 2014 vid den ryska gränsen sammanlagt 693 000 gånger i trafik till och från Ryssland. I alla fordon anlände sammanlagt 10 850 000 passagerare. Hur många av dessa passagerare som använde taxi är okänt. Under 2014 minskade antalet fordon och personer med drygt 10 procent.

Samma mängd transporttillstånd för godstransport på landsväg har utbyttis för detta år och året innan, dvs. för bilaterala transporter 300 000. Som mest utbyttis år 2012 sammanlagt 450 000 tillstånd. Ett transporttillstånd utfärdat av den andra staten krävs i regel för varje transport (tur och retur). De ryska transportföretagen använder i regel nästan hela kvoten, de finska företagens behov är betydligt mindre. Man vill dock inte begränsa antalet tillstånd för bilaterala transporter, eftersom detta kunde begränsa handeln och höja transportpriserna inom export och import.

Trots att handeln och persontrafiken mellan Finland och Ryssland har minskat något under de senaste åren, är de fortfarande mycket viktiga för den finska ekonomin och smidiga vägtransporter innehar en nyckelposition i detta. Smidiga vägtransporter genom Rysslands territorium är också betydelsefulla.

3 Förhållande till regeringsprogrammet

Ikraftsättandet av överenskommelsen stöder regeringens spetsprojekt för smidigare författningar i fråga om körkortsbestämmelserna samt genom att bestämmelserna om fordons maximala massa nu är mer täckande och tydliga i överenskommelsen. Regeringens spetsprojekt att stärka konkurrenskraften genom förbättrade förutsättningar för näringsliv och företagande stöds genom att ikraftsättandet öppnar nya möjligheter för att utveckla taxitrafiken över gränsen mellan Finland och Ryssland och genom att kostnaderna för utrikeshandelns transporter inom godstrafiken minskar.

4 Förhållandet till EU-lagstiftningen och internationella överenskommelser

Finland har ett gällande vägtrafikavtal om internationella transporter med 42 stater i Europa och närområdet. De överenskommelser som ingåtts med EU- och EES-stater har i huvudsak förlorat sin betydelse efter att Finland blev medlem i Europeiska unionen. Överenskommelserna iakttar i vanliga fall de rekommendationer som gjorts inom den Europeiska trafikministerkonferensen ECMT och är därför till sitt innehåll tämligen likartade.

Inom taxitrafik finns ingen EU-lagstiftning eller multilaterala internationella överenskommelser. Finlands enda bilaterala överenskommelse om taxitrafik är ovan nämnda överenskommelse med Sverige.

Gods- eller busstransport på väg till områden utanför Europeiska unionen omfattas i regel inte heller av unionslagstiftningen, utan staterna har ingått bilaterala överenskommelser om trafik i Europa utanför EU/EES/Schweiz.

Europaparlamentets och rådets förordning nr 1072/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg, vilken gäller godstransport i vägtrafik och transporttillstånd som behövs i den, tillämpas inte enligt dess artikel 1.2 och 1.3 innan gemenskapen och det berörda tredjelandet, dvs. det land som inte hör till EU, har kommit överens om saken. En sådan överenskommelse har endast ingåtts med stater som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet EES och Schweiz. I den finska lagstiftningen ingår bestämmelser om transporttillstånd i 7 kap. i lagen om kommersiell godstransport på väg (693/2006). Enligt 22 § behövs ett transporttillstånd till Finland, om inte något annat följer av internationella överenskommelser eller Europeiska gemenskapernas lagstiftning.

Vägtransporter hör till området för Världshandelsorganisationen WTO:s Gatsavtal om handel med tjänster. Enligt avtalet ska varje medlem bevilja andra medlemmars tjänsteleverantörer en lika gynnsam behandling som medlemmen beviljar motsvarande tjänsteleverantörer från vilket annat medlemsland som helst. Dock är vissa undantag i denna s.k. behandling som mest gynnad nation tillåtna. I fråga om artikel II.2 finns ett undantag för Finland som gäller vägtransporter.

För körkort gäller den flera gånger ändrade konventionen om vägtrafik från år 1968 (FördrS 30/1986) som ändringsöverenskommelsen hänvisar till och som både Finland och Ryssland är fördragsslutande parter i.

5 Beredningen av överenskommelsen

Förhandlingar om ändring av överenskommelsen fördes under perioden 2009–2014. I augusti 2009 tillsattes en förhandlingsdelegation för förhandlingarna om överenskommelsen i vilken utöver representanter från kommunikationsministeriet också representanter för utrikesministeriet, inrikesministeriet, finansministeriet, tullen och dåvarande fordonsförvaltningscentralen, nuvarande Trafiksäkerhetsverket Trafi ingick. Dessutom deltog representanter från Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Suomen Taksiliitto ry samt Linja-autoliitto ry som sakkunniga. Förhandlingar fördes också direkt mellan kommunikationsministeriet (Finland) och transportministeriet (Ryssland).

Frågan om högsta tillåtna massor kom att bli den svåraste och parterna kom fram till den kompromiss som anges ovan.

I början av förhandlingarna ansåg den ryska parten att ett internationellt körkort utgör ett tillräckligt bevis att förete i en annan stat över rätt att framföra fordon. Den finska parten betonade vikten av att hålla sig till konventionen om vägtrafik, eftersom det internationella körkortet kan förnyas genom att uppvisa det nationella körkortet och de anteckningar om förlust av körkort som införts i det internationella körkortet då förlorar sin betydelse. I denna fråga gick Ryssland med på en kompromiss. Finland hade också som mål att begränsa ryska fordons högsta tillåtna mängd skattefritt bränsle som för föras in i Finland till den maximala mängden enligt EU-regelverket för fordon registrerade på EU-området, dvs. 400 liter. Här visade Ryssland ingen kompromissvilja.

Överenskommelsen innehåller ovan nämnda kompromisser, men båda parterna ansåg helheten vara godtagbar och överenskommelsen undertecknades den 15 september 2014.

6 Beredningen av propositionen

Propositionen har beretts vid kommunikationsministeriet som tjänsteuppdrag.

Över propositionen har utlåtande begärts av justitieministeriet, utrikesministeriet, inrikesministeriet, finansministeriet, Trafiksäkerhetsverket Trafi, polisstyrelsen, gränsbevakningsväsendet, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Finlands Taxiförbund, Finlands Speditörförbund rf, Näringslivets centralförbund och Skogsindustrin rf.

Utlåtandena förordade upprättandet av överenskommelsen, men vissa detaljer kritiserades. Justitieministeriet och utrikesministeriet fäste uppmärksamhet vid propositionens tekniska detaljer och de har beaktats i denna proposition. Enligt justitieministeriet skulle de straffbestämmelser som gäller taxitrafik passa bättre in i lagen om taxitrafik. Enligt regeringsprogrammet ska lagen om taxitrafik ses över och i detta sammanhang tar man ställning till de straffbestämmelser som avser internationell taxitrafik. Finansministeriet ansåg det vara beklagligt att man inte kunnat komma överens om en övre gräns på 400 liter för ovan nämnda skattefria införsel av bränsle.

Finlands Taxiförbund understödde propositionen på sitt eget ansvarsområde. SKAL, Näringslivets centralförbund och Skogsindustrin fäste uppmärksamhet vid missförhållanden på den ryska sidan i fråga om regleringen av fordons totala massa.

7 Ålands behörighet

I 59 § i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) ingår bestämmelser om ikraftträdandet av internationella förpliktelser i landskapet Åland. Om ett fördrag innehåller en bestämmelse avseende något som hör till Ålands behörighet, ska Ålands lagting, för att bestämmelsen ska träda i kraft i landskapet, godkänna den författning genom vilken bestämmelsen sätts i kraft.

Artikel 13 gäller beskattning och artikel 17 gränsbevakning, i fråga om vilka Åland enligt 27, 34 och 36 § i självstyrelselagen för Åland inte har behörighet, utan de hör till rikets lagstiftningsbehörighet. Inte heller de branscher som gäller taxitrafik i artikel 4 hör till Ålands behörighet, eftersom de gäller persontransport till utlandet, dvs. de hör till utrikeshandel med tjänster. Enligt punkt 12 hör utrikeshandel till rikets behörighet. Däremot hör de övriga punkterna i överenskommelsen enligt 8 § 21 punkten, som gäller vägtrafikfrågor, till Ålands behörighet.

DETALJMOTIVERING

1 Överenskommelsens innehåll och dess förhållande till lagstiftningen i Finland

Artikel 1.1

Genom bestämmelsen fogas nya punkter 4–6 om taxitrafik till artikel 4.

I den nu gällande överenskommelsen ingår inga bestämmelser om taxitransporter. Syftet med de nya bestämmelserna är att taxitrafik som även nu bedrivs ska omfattas av regleringen, varvid den blir lättare att övervaka och bl.a. verksamhet inom den ekonomiska gråzonen sålunda lättare kan förebyggas.

Förhandsbeställda avhämtningstransporter med taxi, dvs. personbil, från den andra staten ska inte kräva något särskilt tillstånd. En förutsättning för tillåten taxitrafik är en passagerarförteckning och ett nationellt tillstånd att bedriva taxitrafik. Genom ändringen i punkt 2 i protokollet (artikel 2.2 i denna överenskommelse) bestäms dessutom att det på en bil som används i taxitrafik ska finnas ett yttre kännetecken i enlighet med den nationella lagstiftningen i registreringsstaten. Nuförtiden används i båda staterna upplysta taxiskyldigheter på biltaket.

Genom ändringsöverenskommelsen ändras inte den finska lagen om taxitrafik (217/2007). De skyldigheter som ingår i lagen om tillståndsplikt för taxiverksamhet och om villkor för den kvarstår i sin nuvarande form, ändringsöverenskommelsen påverkar inte transporter i Finland med finsk taxi, utan den innehåller bara ytterligare skyldigheter enligt denna överenskommelse för transporter till och från Ryssland.

I ändringsöverenskommelsen har man t.ex. inte avtalat om taxitrafikens avgifter, taxametrar eller priser, vilket man inte heller gjort i motsvarande frågor avseende beställningstrafik med buss. Utgångspunkten för överenskommelsen är att transportavtalet ingår i registerstaten när passageraren befordras därifrån till den andra staten eller, när passageraren avhämtas i den andra staten, genom ett på förhand ingånget avtal. På det sistnämnda ska som bevis i bilen medföras en passagerarförteckning där avhämtningsstället anges. Passagerarförteckningen krävs enligt överenskommelsen också vid beställningstrafik med buss, där krävs dock inte att avhämtningsstället anges.

Artikel 1.2

Genom bestämmelsen ändras artikel 7 så att fordonens högsta totala massa fastställs i överenskommelsen. I Finland ska nuvarande Europeiska unionens maximala massa för internationell trafik iakttagas, dvs. en total massa på högst 40 ton. I kombinerade transporter ska dock 44 ton tillåtas. Dessa består främst av containertransporter från hamnar. I Finland ingår bestämmelser om dessa massor i 30 e § i förordningen om användning av fordon på väg (407/2013).

Om EU-bestämmelserna skulle ändras – man har närmast övervägt att höja dem – skulle de nya gränserna för massor kräva en ändring av överenskommelsen innan de träder i kraft för ryska fordon.

Marknadsandelen för finländska transportföretag vid vägtransporter från Finland till Ryssland har ständigt minskat och uppgår för närvarande till mindre än 10 procent.

Enligt överenskommelsen ska på finländska fordon i Ryssland tillämpas de normer som vid respektive tidpunkt är gällande i Ryssland. Genom överenskommelsen avtalas således inte om

RP 85/2015 rd

en helt identisk behandling. Också de ryska bestämmelserna ska dock vara icke-diskriminerande. På båda sidorna av gränsen ska de tillåtna massorna för fordon från båda länderna vara desamma.

Artikel 1.3

Bestämmelserna i artikel 11.1 och 11.2 ska ändras så att det internationella körkortet inte längre ensamt ska duga som bevis på kör rätt. Det internationella körkortet är en översättning av det nationella körkortet, där uppgifterna anges bl.a. på ryska och engelska. Trots att det är försett med fotografi och myndighetens stämpel är det inte ett egentligt körkort utan ett redskap för övervakning. Konventionen om vägtrafik har ändrats så att det internationella körkortet ensamt inte längre är tillräckligt i internationell trafik, utan det nationella körkortet, som ska stämma överens med mallen i konventionen, måste alltid medföras. I den finska körkortslagen (386/2011) förutsätts i enlighet med konventionen att föraren alltid medför det nationella körkortet. Förlust av körkortets giltighet på grund av överträdelser aktiveras nödvändigtvis inte enbart på basis av det internationella körkortet. Om man förlorat kör rätten i Finland och en anteckning om detta gjorts i körkortet, har personen kunnat ansöka om ett nytt internationellt körkort i stället för det tidigare och detta upptäcks inte i övervakningen.

Artikel 1.4

Artikel 13 ska ändras så att vägavgiftssystem som inte diskriminerar mot trafikanter från någotdera landet ska bli tillåtna enligt överenskommelsen. I Finland finns ingen lagstiftning om vägavgifter.

Enligt artikeln kan vägavgifter tas i bruk för ryska fordon i Finland och för finska fordon i Ryssland. Båda parterna har planer som gäller detta, men inte ännu t.ex. avgiftsbelagda vägar. De första avgiftsbelagda vägarna i Ryssland ska enligt den aktuella planen tas i bruk i slutet av året.

Artikel 1.5

I artikel 17 ska preciseras att djur, farliga ämnen och lättfördärliga varor är prioriterade så att gräns-, tull- och hälsokontroller samt trafikövervakning för sådana transporter ska utföras före andra. Den nu gällande överenskommelsen gäller endast transport av sjuka personer.

Artikel 1.6 och 1.7

Genom ändringen i artikel 20 ska bestämmelserna om samarbete mellan de fördragsslutande parterna i överenskommelsen preciseras genom en bestämmelse om ett samarbetsorgan bestående av en blandad kommitté, liksom i övriga överenskommelser om vägtrafik, som består av förhandlingsdelegationer tillsatta av ministerierna.

Artikel 2

Ändringarna i artikel 2 gäller det protokoll som ingår som bilaga till överenskommelsen. I förteckningen över behöriga myndigheter korrigeras uppgifter som föråldrats. Punkt 2 i protokollet har ändrats så att det innehåller en definition på taxi. Definitionen ändrar inte kraven i den finska lagen om taxitrafik.

Artikel 3

Ändringsöverenskommelsen träda i kraft 30 dagar efter det att de åtgärder som är nödvändiga för dess ikraftträdande har slutförts. I Finland kräver överenskommelsens ikraftträdande riksdagens godkännande. Lagen om sättande ikraft av överenskommelsen träder ikraft genom en separat statsrådsförordning.

2 Lagförslag

I lagens 1 § identifieras den överenskommelse som lagen avser och föreskrivs att den är i kraft såsom lag.

I 2 § föreslås bestämmelser om att tillåta taxitrafik som överskrider Rysslands gräns samt bestämmelser om straff och tvångsmedel. I lagen om taxitrafik ingår inga bestämmelser om internationell trafik och åtminstone i detta skede anses det inte vara ändamålsenligt att foga sådana till den, eftersom det i fråga om trafiken mellan Finland och Sverige finns ovan nämnda författning och det i praktiken inte utöver Ryssland förefaller föreligga ytterligare behov.

På finska fordon och taxiföretag ska finsk lag till alla delar alltid iakttas i Finland. För att klargöra situationen ska i 2 § 1 mom. i lagförslaget dock införas en hänvisningsbestämmelse till lagen om taxitrafik. En rysk personbil tillåtas bedriva taxitrafik i Finland i enlighet med vad som överenskommit enligt 1 §.

I 2 och 3 mom. föreslås en möjlighet att på samma sätt som i 26 § i lagen om taxitrafik avbryta en transport när taxitrafik bedrivs i strid med överenskommelsen, dvs. med annat fordon än personbil definierad i artikel 2.2, protokollet, eller så att fordonet saknar taxikännetecken eller att passagerarförteckning inte visas upp.

Den som bedriver taxitrafik utan rätt att bedriva taxitrafik i Finland eller Ryssland ska bestraffas på samma sätt som i 28 § i lagen om taxitrafik med böter eller fängelse i högst 6 månader. Den som i övrigt bedriver taxitrafik i strid med kraven enligt överenskommelsen och dess protokoll ska enligt 5 mom. bestraffas med böter.

I 5 § i lagen om genomförande av överenskommelsen med Sverige om internationell taxitrafik på väg föreskrivs straff för bedrivande av taxitrafik utan tillstånd fängelse i högst sex månader och där föreskrivs separat om bötesstraff bl.a. för att behövliga handlingar inte medförs i bilen. Här föreslås i 4 och 5 mom. samma straff.

Avbrytande av transporten och straffet ska i Finland också gälla finländare som bedriver taxitrafik, men i deras fall sker de eventuella överträdelserna sannolikt på den ryska sidan och tvångsmedlen och straffen iakttar där den ryska lagstiftningen.

I 3 § finns bestämmelser om ikraft sättandet av lagen och överenskommelsen, som beskrivs nedan.

3 Ikraftträdande

Enligt artikel 3 träder överenskommelsen i kraft 30 dagar efter att det på båda sidorna officiellt har meddelats att de åtgärder som behövs för genomförande av överenskommen har slutförts. Det föreslås att lagen ska träda i kraft med stöd av 95 § 3 mom. i grundlagen vid en tidpunkt som fastställs genom förordning av statsrådet samtidigt som överenskommelsen träder i kraft. Målet är att överenskommelsen ska kunna träda i kraft i början av 2016, dvs. så snart som möjligt. Också i Ryssland pågår förfarandet för godkännande av överenskommelsen.

4 Behovet av riksdagens samtycke samt behandlingsordningen

I 95 § 1 mom. i grundlagen förutsätts att bestämmelser i en internationell förpliktelse som hör till området för lagstiftningen ska sättas i kraft nationellt genom en särskild ikraftsättandelag.

Enligt 94 § 1 mom. i grundlagen krävs riksdagens godkännande för fördrag och andra internationella förpliktelser som innehåller sådana bestämmelser som hör till området för lagstiftningen eller har avsevärd betydelse, eller som enligt grundlagen av någon annan anledning kräver riksdagens godkännande. Bestämmelser som av någon annan anledning kräver riksdagens godkännande är bl.a. internationella förpliktelser som binder upp riksdagens budgetmakt (GrUU 45/2000 rd).

Enligt grundlagsutskottets tolkningspraxis ska en bestämmelse anses höra till området för lagstiftningen, om bestämmelsen gäller utövande eller inskränkning av någon grundläggande fri- eller rättighet som är tryggad i grundlagen, om bestämmelsen i övrigt gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter, om det enligt grundlagen ska föreskrivas i lag om den fråga som bestämmelsen avser, om det finns gällande bestämmelser i lag om den fråga som bestämmelsen avser eller om det enligt rådande uppfattning i Finland ska föreskrivas om frågan i lag. En bestämmelse i en internationell förpliktelse hör på dessa grunder till området för lagstiftningen oavsett om den strider mot eller överensstämmer med en lagbestämmelse i Finland (GrUU 11/2000 rd och 12/2000 rd).

Bestämmelser om skatter och bedrivande av transportnäring hör till området för lagstiftningen. Bestämmelser om skatter på användning av väg som avses i artikel 13 i överenskommelsen ingår i fordonsskattelagen (1281/2003). Bestämmelser om sådan taxitrafik som avses i artikel 4.4 och 4.5, vilka ändras genom denna ändringsöverenskommelse, ingår i lagen om taxitrafik (217/2007) och om sådana körkort som avses i artikel 11, vilken ändras genom ändringsöverenskommelsen, i körkortslagen (386/2011).

Överenskommelsen innehåller inga bestämmelser som gäller grundlagen på det sätt som avses i 94 § 2 mom. i grundlagen, och det lagförslag som ingår i propositionen gäller inte grundlagen på det sätt som avses i 95 § 2 mom. Enligt regeringens uppfattning kan överenskommelsen godkännas med enkel majoritet, och förslaget till lag om sättande i kraft av överenskommelsen kan godkännas i vanlig lagstiftningsordning.

Med stöd av vad som anförts ovan och i enlighet med 94 § i grundlagen föreslås att

riksdagen godkänner den i Sankt Petersburg den 15 september 2014 ingångna överenskommelsen om ändring av överenskommelsen mellan Republiken Finlands regering och Ryska federationens regering om internationell vägtrafik och av protokollet om tillämpning av överenskommelsen.

Eftersom överenskommelsen innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen, föreläggs riksdagen samtidigt följande lagförslag:

Lag

om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i en överenskommelse om ändring av överenskommelsen med Ryssland om internationell vägtrafik och om tillämpning av överenskommelsen

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i den i Sankt Petersburg den 15 september 2014 ingångna överenskommelsen om ändring av överenskommelsen av den 27 oktober 1995 mellan Republiken Finlands regering och Ryska federationens regering om internationell vägtrafik och av protokollet om tillämpning av överenskommelsen gäller som lag sådana Finland har förbundit sig till dem.

2 §

På personbilar som är registrerade i Finland och taxiföretag som är etablerade i Finland ska, utöver lagen om taxitrafik (217/2007), bestämmelserna i denna paragraf tillämpas vid taxitrafik som överskrider gränsen mot Ryssland.

En polisman, tullman eller gränsbevakningsman får avbryta en persontransport som utförs såsom taxitrafik över gränsen mot Ryssland, om transporten inte har förhandsbeställts, om föraren inte kan visa upp en passagerarförteckning enligt artikel 4 i överenskommelsen eller om fordonet inte uppfyller kraven enligt punkt 2 i protokollet till överenskommelsen. Den tjänsteman som avbryter transporten har rätt att omhänderta fordonets registerutdrag och registreringsskyltar. De ska återlämnas när det inte längre finns grund för avbrytande av transporten.

Den som bedriver taxitrafik mellan Finland och Ryssland utan i Finland eller Ryssland giltig rätt att bedriva taxitrafik ska för *olovligt bedrivande av taxitrafik mellan Finland och Ryssland* dömas till böter eller fängelse i högst sex månader.

Den som bedriver taxitrafik mellan Finland och Ryssland utan en sådan passagerarförteckning som avses i artikel 4 i överenskommelsen eller med ett fordon som inte uppfyller kraven enligt punkt 2 i protokollet till överenskommelsen ska för *brott mot bestämmelserna om de krav som gäller taxitrafik mellan Finland och Ryssland* dömas till böter.

RP 85/2015 rd

3 §

Om sättande i kraft av de övriga bestämmelserna i överenskommelsen och om ikraftträdandet av denna lag bestäms genom förordning av statsrådet.

Helsingfors den 22 oktober 2015

Statsminister

Juha Sipilä

Kommunikationsminister Anne Berner

Fördragstext

ÖVERENSKOMMELSE

СОГЛАШЕНИЕ

ÖVERENSKOMMELSE

СОГЛАШЕНИЕ

MELLAN REPUBLIKEN FINLANDS REGERING OCH RYSKA FEDERATIONENS REGERING OM ÄNDRING AV ÖVERENSKOMMELSEN AV DEN 27 OKTOBER 1995 OM INTERNATIONELL VÄGTRAFIK OCH AV PROTOKOLLET OM TILLÄMPNING AV ÖVERENSKOMMELSEN

МЕЖДУ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ ФИНЛЯНДСКОЙ РЕСПУБЛИКИ И ПРАВИТЕЛЬСТВОМ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В СОГЛАШЕНИЕ МЕЖДУ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ ФИНЛЯНДСКОЙ РЕСПУБЛИКИ И ПРАВИТЕЛЬСТВОМ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ О МЕЖДУНАРОДНОМ АВТОМОБИЛЬНОМ СООБЩЕНИИ ОТ 27 ОКТЯБРЯ 1995 Г., А ТАКЖЕ В ПРОТОКОЛ О ПРИМЕНЕНИИ УКАЗАННОГО СОГЛАШЕНИЯ

Republiken Finlands regering och Ryska federationens regering, vilka nedan benämns de fördragsslutande parterna,

Правительство Финляндской Республики и Правительство Российской Федерации, именуемые в дальнейшем Договаривающимися Сторонами,

som önskar ändra den i Helsingfors den 27 oktober 1995 ingångna överenskommelsen mellan Republiken Finlands regering och Ryska federationens regering om internationell vägtrafik (nedan överenskommelsen) samt det den 27 oktober 1995 upprättade protokollet mellan Republiken Finlands regering och Ryska federationens regering om tillämpningen av överenskommelsen om internationell vägtrafik (nedan protokollet),

желая внести изменения в Соглашение между Правительством Финляндской Республики и Правительством Российской Федерации о международном автомобильном сообщении, подписанное в г. Хельсинки 27 октября 1995 г. (далее – Соглашение), а также в Протокол о применении Соглашения между Правительством Финляндской Республики и Правительством Российской Федерации о международном автомобильном сообщении, подписанный в г. Хельсинки 27 октября 1995 г. (далее – Протокол),

har kommit överens om följande.

согласились о нижеследующем:

Artikel 1

Till artikel 4 i överenskommelsen fogas följande punkter 4 och 5:

”4. Det är tillåtet att med taxi transportera passagerare i enlighet med punkterna 1 och 3 i denna artikel.

5. En trafikidkare som transporterar passagerare med taxi får avhämta en passagerare eller en passagerargrupp från en fördragsslutande parts territorium till den andra fördragsslutande partens territorium under förutsättning att transporten har förhandsbeställts och passagerarnas avhämtningsställe framgår av passagerarförteckningen.

Artikel 7 i överenskommelsen formuleras enligt följande:

”1. För transport på Ryska federationens territorium ska trafikidkaren anskaffa för i Republiken Finland registrerat motorfordon ett specialtillstånd beviljat av den behöriga myndigheten i Ryska federationen, om dimensionerna eller massorna på ett motorfordon som framförs tomt eller lastat, inklusive axelmassorna, i trafik enligt denna överenskommelse överskrider de dimensioner och massor som är tillåtna i Ryska federationen.

2. För transport på Republiken Finlands territorium ska trafikidkaren anskaffa för i Ryska federationen registrerat motorfordon ett specialtillstånd beviljat av den behöriga myndigheten i Republiken Finland, om dimensionerna eller massorna på ett motorfordon som framförs tomt eller lastat, inklusive axelmassorna, i trafik enligt denna överenskommelse överskrider de dimensioner och massor som är gällande i Finland, i fråga om

Статья 1

Статью 4 Соглашения дополнить пунктами 4 и 5 следующего содержания:

«4. Перевозки пассажиров автомобилями такси осуществляются в порядке, предусмотренном пунктами 1 и 3 настоящей статьи.

5. Перевозчик, выполняющий перевозку пассажиров автомобилем такси, имеет право осуществлять посадку пассажира или группы пассажиров с территории одной Договаривающейся Стороны для перевозки на территорию другой Договаривающейся Стороны при условии, что такая перевозка заказана заранее и в списке пассажиров указан пункт, где осуществляется их посадка.»

Статью 7 Соглашения изложить в следующей редакции:

«1. При перевозке автотранспортным средством, зарегистрированным на территории Финляндской Республики, по территории Российской Федерации перевозчик, осуществляющий такую перевозку, должен получить специальное разрешение, выдаваемое компетентным органом Российской Федерации, если весовые и габаритные параметры, включая осевые нагрузки, автотранспортного средства, следующего без груза или с грузом в автомобильном сообщении, осуществляемом в соответствии с настоящим Соглашением, превышают установленные в Российской Федерации весовые и габаритные параметры.

2. При перевозке автотранспортным средством, зарегистрированным на территории Российской Федерации, по территории Финляндской Республики перевозчик, осуществляющий такую перевозку, должен получить специальное разрешение, выдаваемое компетентным органом Финляндской Республики, если весовые и габаритные параметры, включая осевые нагрузки,

RP 85/2015 rd

maximala massor om de överskrider 40 ton eller i kombinerade containertransporter 44 ton."

Artikel 11.1 och 11.2 formuleras enligt följande:

"1. Fordonets förare ska inneha ett körkort som motsvarar klassen för det motorfordon som han eller hon framför samt nationella registreringshandlingar för fordonet i fråga.

2. Det körkort som anges i punkt 1 ska motsvara konventionen om vägtrafik av den 7 november 1968 såsom den lyder ändrad."

Artikel 13 i överenskommelsen formuleras enligt följande:

"1. När gods- och persontrafik bedrivs med stöd av denna överenskommelse ska en fördragsslutande partsstats trafikidkare befrias på grundval av reciprocitet på den andra fördragsslutande partsstatens territorium från skatter, avgifter av skattenatur och andra avgifter som hänför sig till innehav eller användning av fordon.

2. Den befrielse som anges i punkt 1 gäller inte skatter, avgifter av skattenatur eller andra avgifter som uppbärs för användning av väginfrastruktur, bl.a. avgiftsbelagda landsvägar, broar och tunnar, om sådana avgifter ska tas ut av fordon på den fördragsslu-

автотранспортного средства, следующего без груза или с грузом в автомобильном сообщении, осуществляемом в соответствии с настоящим Соглашением, превышают весовые и габаритные параметры, действующие в Финляндской Республике (при превышении максимального веса транспортного средства свыше 40 тонн, а при осуществлении автотранспортным средством комбинированных контейнерных перевозок свыше 44 тонн).»

Пункты 1 и 2 Статьи 11 Соглашения изложить в следующей редакции:

«1. Водитель автотранспортного средства должен иметь водительское удостоверение соответствующей категории на право управления автотранспортным средством и регистрационные документы на автотранспортное средство своего государства.

2. Водительское удостоверение, указанное в пункте 1 настоящей статьи, должно соответствовать образцу, установленному Конвенцией о дорожном движении от 8 ноября 1968 г. с внесенными в нее изменениями».

Статью 13 Соглашения изложить в следующей редакции:

«1. Перевозчики государства одной Договаривающейся Стороны при осуществлении перевозок грузов и пассажиров на основании настоящего Соглашения освобождаются на взаимной основе от уплаты на территории государства другой Договаривающейся Стороны налогов, сборов и платежей, связанных с владением автотранспортным средством или его использованием.

2. Положение пункта 1 настоящей статьи не относится к налогам, сборам и платежам за пользование автодорожной инфраструктурой, в том числе платными автомобильными дорогами, мостами и тоннелями, если такие сборы и платежи

tande partsstatens territorium på icke-diskriminerande grunder."

Artikel 17 i överenskommelsen formuleras enligt följande:

"Gräns-, tull- och hälsokontroller samt trafikövervakning sker med företrädesrätt vid transport av personer i behov brådskande sjukvård, vid regelbunden persontrafik med bussar och vid transport av djur, farliga ämnen och lättfördärliga varor."

Artikel 20 i överenskommelsen formuleras enligt följande:

"1. För genomförande av överenskommelsen inrättar de fördragsslutande parternas berörda myndigheter en blandad kommitté som består av representanter som de utsett.

Den blandade kommittén behandlar genomförandet av överenskommelsen, utvecklande av internationell trafik på väg, ärenden som gäller tillståndssystemet i person- och godstrafik, utbyter erfarenheter och uppgifter om användning av beviljade tillstånd samt löser övriga frågor som uppstår vid tillämpningen av överenskommelsen.

Den blandade kommittén sammanträder minst en gång per år. Den kan också sammankallas vid ett annat tillfälle på begäran av den ena fördragsslutande parten.

2. De behöriga myndigheterna i de fördragsslutande parterna ska sinsemellan utbyta uppgifter om ändringar i den egna statens lagstiftning som påverkar tillämpningen av överenskommelsen.

подлежат взиманию с автотранспортных средств на территориях государств Договаривающихся Сторон на недискриминационной основе.»

Статью 17 Соглашения изложить в следующей редакции:

«Пограничный, таможенный, транспортный и санитарный контроль при перевозках лиц, нуждающихся в срочной медицинской помощи, при регулярных перевозках пассажиров автобусами, а также при перевозках животных, опасных и скоропортящихся грузов осуществляется в первоочередном порядке.»

Статью 20 Соглашения изложить в следующей редакции:

«1. С целью обеспечения выполнения настоящего Соглашения компетентные органы Договаривающихся Сторон создают Смешанную комиссию из назначаемых ими представителей.

Указанная Смешанная комиссия будет рассматривать вопросы, связанные с выполнением настоящего Соглашения, развитием перевозок автомобильным транспортом в международном автомобильном сообщении, системой разрешений на осуществление перевозок пассажиров и грузов, обмениваться опытом и информацией об использовании выданных разрешений, а также решать другие вопросы, возникающие при применении настоящего Соглашения.

Заседания Смешанной комиссии проводятся не реже одного раза в год. Она может созываться также в любое иное время по просьбе одной из Договаривающихся Сторон.

2. Компетентные органы Договаривающихся Сторон обмениваются информацией об изменениях законодательства своих государств, имеющих влияние на применение настоящего Соглашения.»

Artikel 2

Punkt 1 i protokollet formuleras enligt följande:

"1. I denna överenskommelse avses med behöriga myndigheter

I Republiken Finland kommunikationsministeriet och i fråga om artiklarna 3, 5 och 7 Trafiksäkerhetsverket och

I Ryska federationen Ryska federationens transportministerium och i fråga om artikel 11.1 och 11.2 i denna överenskommelse till den del det gäller övervakning av iakttagandet av lagstiftningen om vägtrafiksäkerhet Ryska federationens inrikesministerium".

Punkt 2 a) i protokollet formuleras enligt följande:

"a) avses med termen "motorfordon":

i godstrafik lastbil, lastbil med släpvagn, dragbil eller dragbil med påhängsvagn,

i persontrafik buss, dvs. ett motorfordon som är avsett för transport av passagerare och som har minst 9 sittplatser utöver förarens plats, och som kan vara försedd med en släpvagn avsedd för transport av bagage, samt taxi, dvs. en personbil som har högst 8 sittplatser utöver förarens plats, och som har ett tillstånd enligt lagstiftningen i registreringsstaten att bedriva kommersiell verksamhet avseende transport av passagerare och bagage och yttre kännetecken i enlighet med lagstiftningen i denna stat.

Статья 2

Пункт 1 Протокола изложить в следующей редакции:

«1. Компетентными органами в указанном Соглашении следует считать: со стороны Финляндской Республики – Министерство транспорта

и связи, а в части положений, предусмотренных статьями 3, 5 и 7 Соглашения – Агентство транспортной безопасности.»

со стороны Российской Федерации – Министерство транспорта Российской Федерации, а в части надзора за соблюдением положений законодательства о безопасности дорожного движения, предусмотренных пунктами 1 и 2 статьи 11 Соглашения – Министерство внутренних дел Российской Федерации;

Подпункт «а) пункта 2 Протокола изложить в следующей редакции:

«а) под термином «автотранспортное средство»:

при перевозке грузов – грузовой автомобиль, грузовой автомобиль с прицепом, автомобильный тягач или автомобильный тягач с полуприцепом;

при перевозке пассажиров – автобус, то есть автотранспортное средство, предназначенное для перевозки пассажиров и имеющее не менее 9 мест для сидения, не считая места водителя, которое может быть оснащено прицепом для перевозки багажа, а также такси, то есть легковое автотранспортное средство, имеющее не более 8 мест для сидения, не считая места водителя, а также имеющее в соответствии с законодательством государства, в котором оно зарегистрировано, разрешение на выполнение коммерческих перевозок пассажиров и багажа автомобилями такси и оформленное наружными опознавательными знаками в соответствии с законодательством этого

государства».

Artikel 3

Överenskommelsen träder i kraft trettio dagar efter den dag den sista skriftliga anmälan om att de fördragsslutande parterna har uppfyllt de interna förfaranden som krävs för överenskommelsens ikraftträdande tas emot.

Överenskommelsen är i kraft så länge som den i Helsingfors den 27 oktober 1995 mellan Republiken Finlands regering och Ryska federationens regering ingångna överenskommelsen om internationell vägtrafik är i kraft.

Ingången i Sankt Petersburg den 15 september 2014 i två exemplar på finska och ryska, vilka båda texterna är lika giltiga.

För Republiken Finlands regering

För Ryska federationens regering

Статья 3

Настоящее Соглашение вступает в силу через тридцать дней со дня получения последнего письменного уведомления о выполнении Договаривающимися Сторонами внутригосударственных процедур, необходимых для его вступления в силу.

Настоящее Соглашение остается в силе на период действия Соглашения между Правительством Финляндской Республики и Правительством Российской Федерации о международном автомобильном сообщении, подписанного в г. Хельсинки 27 октября 1995 г.

Совершено в г. « » 20 г. в двух экземплярах, каждый на финском и русском языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.

За Правительство
Финляндской Республики

За Правительство
Российской Федерации