

**Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av lagen om transportservice**

**PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

I denna proposition föreslås det att lagen om transportservice ändras.

Genom propositionen utfärdas nationella bestämmelser som kompletterar Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 2017/352 om inrättande av en ram för tillhandahållande av hamntjänster och gemensamma regler för finansiell insyn i hamnar. Förordningen förpliktar medlemsstaterna att utfärda nationella bestämmelser om vilken myndighet som ansvarar för hanteringen av klagomål som gäller tillämpningen av förordningen samt om de sanktioner som är tillämpliga vid överträdelser av förordningen och om överklaganden. Enligt propositionen ska Transport- och kommunikationsverket svara för behandlingen av klagomål, efter att ha hört Konkurrens- och konsumentverket. Genom propositionen säkerställs det att förordningen tillämpas effektivt i Finland.

Lagen avses träda i kraft den 24 mars 2019.

---

**INNEHÅLL**

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL .....	1
INNEHÅLL .....	2
MOTIVERING .....	3
1 Nuläge ..	3
1.1 Lagstiftning och praxis .....	3
1.2 Den internationella utvecklingen samt lagstiftningen i EU .....	5
2 De föreslagna ändringarna .....	6
3 Propositionens konsekvenser .....	7
4 Beredningen av propositionen .....	8
5 Samband med andra propositioner .....	9
6 Ikraftträdande .....	9
7 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning .....	9
LAGFÖRSLAG .....	11
om ändring av lagen om transportservice .....	11

## MOTIVERING

### 1 Nuläge

#### 1.1 Lagstiftning och praxis

Lagen om transportservice (320/2017) trädde i sin nuvarande form i kraft den 1 juli 2018. Lagen syftar till att utveckla kundorienteringen, marknadsvillkoren och interoperabiliteten i fråga om trafiktjänsterna. Lagen innehåller tills vidare inga bestämmelser om hamnverksamhet, men bestämmelser om marknaderna för och tjänster inom väg-, flyg-, sjö- och spårtrafik har samlats i lagen. Lagen tillämpas på transportservice, på persontillstånd i samband med den samt på trafik- och transportregistret.

Lagen om inrättande av Transport- och kommunikationsverket (xx/2018) samt lagen om ändring av lagen om transportservice (xx/2018) har antagits av riksdagen den 24 oktober 2018. Trafiksäkerhetsverket, Kommunikationsverket samt vissa funktioner vid Trafikverket ska slås samman till ett nytt ämbetsverk, Transport- och kommunikationsverket. De bestämmelser i lagen om transportservice som gäller Trafiksäkerhetsverket ska ändras så att de gäller det nya Transport- och kommunikationsverket. Lagarna träder i kraft vid ingången av 2019. I denna proposition föreslås det en ny uppgift för det nya Transport- och kommunikationsverket. I riksdagen behandlas för närvarande också regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av lagen om transportservice och till vissa lagar som har samband med den (RP 157/2018 rd). Propositionen lämnades till riksdagen den 27 september 2018. De föreslagna ändringarna gäller i huvudsak bestämmelserna om yrkeskompetens och beredskap. Dessutom föreslås att det i lagen görs tekniska ändringar så att paragrafnumreringen i lagen blir löpande. Ändringarna föreslås i huvudsak träda i kraft den 1 mars 2019.

Bestämmelser som påverkar hamnverksamheten finns i den finska lagstiftningen bl.a. i lagar och förordningar som gäller miljön, säkerheten, hanteringen och transporten av farliga ämnen samt säkerhetsåtgärder och bekämpning av terrorism. Speciallagarna om hamnar upphävdes 2014 (lagen om upphävande av lagen om privata allmänna hamnar och lagen om kommunala hamnordningar och trafikavgifter 1213/2014), vilket innebär att det för närvarande inte finns någon speciallagstiftning om hamnar. Det har ansetts ändamålsenligt att regleringen av hamnverksamheterna ordnas så att varje särskild fråga regleras specifikt. De avgifter som tas ut i hamnarna är t.ex. i nuläget privaträttsliga och kommersiella serviceavgifter som fastställs i enlighet med de allmänna principer som råder på en fritt konkurrensutsatt marknad. Det finns inte heller någon egentlig tillsynsmyndighet för hamnverksamheten.

Säkerhetsåtgärderna som gäller hamnar baserar sig på 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (FördrS 11/1981, nedan *SOLAS-konventionen*) och på den därmed anslutna ISPS-koden (*International Ship and Port Facility Security Code*). Syftet med ISPS-koden är att förbättra säkerhetsåtgärderna på fartyg i internationell fart och i hamnar avsedda för internationell trafik. I EU-medlemsländerna har koden genomförts genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 725/2004 om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar (nedan *EU:s förordning om sjöfartsskydd*). Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/65/EG om ökat hamnskydd tillämpas i hamnar där det finns en eller flera av de hamnanläggningar som omfattas av en godkänd skyddsplan för hamnanläggningar i enlighet med förordningen om sjöfartsskydd. Skyddsbestämmelserna som gäller hamnar har genomförts nationellt med stöd av lagen om sjöfartsskydd på vissa fartyg och i hamnar som betjänar dem och om tillsyn över skyddet (485/2004, nedan *lagen om sjöfartsskydd*). I fråga om hamninnehavare har man genom lagen om sjöfartsskydd också genomfört Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/1148 om åtgärder för en hög gemensam nivå på säkerhet i nätverks- och informationssystem i hela unionen (det s.k. NIS-direktivet). En sam-

## RP 245/2018 rd

hällsviktig hamn ska sörja för riskhanteringen i fråga om de kommunikationsnät och informationssystem som hamnen använder.

Transport- och kommunikationsverket utövar tillsammans med Gränsbevakningsväsendet, polisen och Tullen tillsyn över att bestämmelserna i EU:s förordning om sjöfartsskydd och lagen om sjöfartsskydd iakttas. Transport- och kommunikationsverket har med stöd av lagen om sjöfartsskydd särskilda uppgifter i anslutning till hamnar, såsom att ansvara för skyddsåtgärderna i hamnar, utföra skyddsutredningar av hamnanläggningar och hamnar, godkänna hamnarnas och hamnanläggningarnas skyddsplaner, godkänna gränserna för hamnskyddsområdet, godkänna hamnskyddschefen och den övriga centrala skyddspersonalen samt utföra grundläggande och periodiska kvalitetsrevisioner av skyddsåtgärderna för hamnar och hamnanläggningar.

En samhällsviktig hamn ska enligt lagen om sjöfartsskydd sörja för riskhanteringen i fråga om de kommunikationsnät och informationssystem som hamnen använder. Transport- och kommunikationsverket ska bedöma hur riskhanteringen påverkar säkerheten inom sjöfarten och kan ålägga en hamninnehavare att vidta åtgärder för att eliminera en betydande risk. Verket ska också ta emot anmälningar om betydande störningar som är riktade mot en hamninnehavares kommunikationsnät eller informationssystem.

Transport- och kommunikationsverket har i hamnar också uppgifter i anslutning till transport av farliga ämnen. Bestämmelser om dessa uppgifter finns i statsrådets förordning om transport och tillfällig förvaring av farliga ämnen på hamnområden (251/2005). Transport- och kommunikationsverket bl.a. godkänner säkerhetsutredningen för hela hamnen eller hamnområdet, kan förutsätta att en säkerhetsutredning utarbetas i vissa situationer, kontrollerar att hamnverksamheten svarar mot den verksamhet som beskrivs i säkerhetsutredningen, kan i vissa situationer bestämma hur hamnområdet ska utrustas med tanke på lastskador, får bestämma högst hur mycket farliga ämnen som samtidigt får finnas i tillfällig förvaring på hamnområdet samt sköter tillsammans med andra myndigheter tillsynen över transporter, flyttning och tillfällig förvaring av farliga ämnen. Till Transport- och kommunikationsverket ska också lämnas en olycksrapport om de olyckor i hamnar som involverar farliga ämnen.

Enligt 79 § i beredskapslagen (1552/2011) kan Transport- och kommunikationsverket för slutförande av sjötransporter som är nödvändiga med tanke på försvaret eller samhällets vitala funktioner tillfälligt, för högst en månad åt gången, bestämma om placeringen av hamnarnas stuveriutrustning samt förordna stuveripersonal att arbeta i en annan hamn än den som utgör den ordinarie arbetsplatsen.

Med stöd av den gällande järnvägslagen (304/2011) har Trafiksäkerhetsverket uppgifter i hamnar också när järnvägstrafik bedrivs på hamnområden. Dessa uppgifter har samband med bl.a. beviljande av de säkerhetsintyg som behövs för att bedriva järnvägstrafik samt tillsyn över beredskapen. Regeringens proposition till riksdagen med förslag till spårtrafiklag och lag om ändring av lagen om transportservice (RP 105/2018 rd) behandlas för närvarande i riksdagen. Genom den propositionen slås järnvägslagen och lagen om spårbunden stadstrafik (1412/2015) samman till en ny spårtrafiklag. Genom propositionen ändras dessutom Trafiksäkerhetsverket till Transport- och kommunikationsverket.

Till Konkurrens- och konsumentverkets behörighet hör däremot att trygga konkurrensen och att med stöd av konkurrenslagen (948/2011) vid behov ingripa i bl.a. konkurrensbegränsningar och brister i konkurrensneutraliteten. Konkurrens- och konsumentverkets konkurrensövervakning är till sin karaktär allmän och genom konkurrensövervakningen kan man redan i nuläget ingripa i hamnbolagens verksamhet.

## 1.2 Den internationella utvecklingen samt lagstiftningen i EU

Europaparlamentet och Europeiska unionens råd antog den 15 februari 2017 Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/352 om inrättande av en ram för tillhandahållande av hamntjänster och gemensamma regler för finansiell insyn i hamnar, nedan *förordningen om hamntjänster*. I förordningen om hamntjänster fastställs en ram för tillhandahållande av hamntjänster samt gemensamma regler för finansiell insyn och för hamnavgifter och hamninfrastrukturavgifter. Avsikten med bestämmelserna är att underlätta tillträdet till marknaden för hamntjänster, att förbättra kvaliteten på och effektiviteten i de tjänster som erbjuds hamnavändarna och att säkerställa hamnarnas investeringsförmåga. Förordningen ska tillämpas från och med den 24 mars 2019 då de nationella bestämmelser som kompletterar förordningen ska sättas i kraft. Enligt artikel 288 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt ska en förordning ha allmän giltighet. Den ska till alla delar vara bindande och direkt tillämplig i varje medlemsstat.

I kapitel I i förordningen om hamntjänster finns bestämmelser om förordningens syfte, tillämpningsområde och definitioner. I kapitel II i förordningen finns bestämmelser om tillhandahållande av hamntjänster och i kapitel III finns bestämmelser om finansiell insyn och oberoende. Kapitel IV i förordningen innehåller allmänna bestämmelser och slutbestämmelser, av vilka artiklarna om hantering av klagomål, om överklaganden och om sanktioner förutsätter att medlemsstaterna vidtar lagstiftningsåtgärder.

Förordningen om hamntjänster tillämpas på alla de kusthamnar inom det transeuropeiska transportnätet (nedan *transportnätet TEN-T*) som räknas upp i bilaga II till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU. Medlemsstaterna får, om de vill, också tillämpa förordningen på andra kusthamnar eller besluta att inte tillämpa förordningen på sådana kusthamnar i det övergripande nätet som är belägna i de yttersta randområden som avses i artikel 349 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt. Medlemsstaterna ska till kommissionen anmäla beslut om utvidgning eller inskränkning av tillämpningsområdet för förordningen om hamntjänster. I Finland har man beslutat att inte utvidga eller inskränka tillämpningsområdet för förordningen om hamntjänster, vilket innebär att i Finland tillämpas förordningen om hamntjänster endast på kusthamnar som hör till transportnätet TEN-T.

I Finland finns det i nuläget 52 hamnar, av vilka 16 hör till transportnätet TEN-T. Hamnarna som hör till transportnätet TEN-T är Eckerö, Fredrikshamn-Kotka, Hangö, Helsingfors, Kaskö, Kemi, Sköldvik, Karleby, Mariehamn, Uleåborg, Jakobstad, Björneborg, Raumo, Rautaruukki/Brahestad och Åbo-Nådendal. De tio största hamnarna hanterar cirka 80 procent av den totala mängden sjötransporter. De andra hamnarna är mer lågtrafikerade industrihamnar eller lokala hamnar.

Förordningen tillämpas på tillhandahållande av hamntjänster på hamnområden eller på vattenvägar som leder till hamnar. De typer av hamntjänster som omfattas av tillämpningsområdet är bunkring, lasthantering, förtöjning, passagerartjänster, uppsamling av fartygsgenererat avfall och lastrester, lotsning och bogsering. Enligt förordningens artikel 10 som gäller undantag ska dock kapitel II om tillhandahållande av hamntjänster och artikel 21 om övergångsbestämmelser inte tillämpas på lasthanteringstjänster, passagerartjänster eller lotsning. I artikeln anges det dock att medlemsstaterna får besluta att tillämpa kapitel II och artikel 21 på lotsning, och att kommissionen ska underrättas om sådana beslut. Finland har inte beslutat att utvidga tillämpningsområdet för kapitel II och artikel 21 så att det gäller lotsning. I Finland har det beslutats att det inte heller ska göras andra undantag från förordningen.

I artikel 16 i förordningen finns bestämmelser om hantering av klagomål. Varje medlemsstat ska säkerställa att det finns ett effektivt förfarande för att hantera klagomål som uppstår i samband med tillämpningen av förordningen om hamntjänster för de av deras kusthamnar som omfattas av förordningen. Hanteringen av klagomål ska genomföras på ett sätt som utesluter intressekonflikter och som är funktionellt oberoende av varje hamnledningsorgan eller hamntjänsteleverantör. Medlemsstaterna ska säkerställa att det föreligger en faktisk funktionell uppdelning mellan hanteringen av klagomål å ena sidan och ägandet och förvaltningen av hamnar, tillhandahållandet av hamntjänster och hamnanvändningen å andra sidan. Hanteringen av klagomål ska vara opartisk och öppen och vederbörligen respektera rätten att fritt bedriva affärsverksamhet.

Klagomål ska inges i den medlemsstat i vilken tvisten anses ha sitt ursprung. Medlemsstaterna ska säkerställa att hamnanvändare och övriga berörda parter informeras om var och hur klagomål ska lämnas in samt om vilka myndigheter som ansvarar för hanteringen av klagomål. De myndigheter som ansvarar för hanteringen av klagomål ska i enlighet med nationell rätt ha befogenhet att fatta bindande beslut med förbehåll för domstolsprövning i tillämpliga fall, samt befogenhet att kräva av hamnledning, hamntjänsteleverantörer och hamnanvändare att de tillhandahåller information som är relevant för ett klagomål. Klagomålet kan gälla vilken som helst meningsskiljaktighet som har anslutning till tillämpningen av förordningen.

I artikel 17 i förordningen finns bestämmelser om berörda myndigheter. Medlemsstaterna ska säkerställa att hamnanvändare och övriga berörda parter informeras om de berörda myndigheter som avses i artiklarna 11–13 i förordningen och till vilka hamnledningen eller den som tillhandahåller hamntjänster vid ett formellt klagomål och på begäran ska översända de uppgifter som avses i artikeln i fråga. I artikel 11 i förordningen finns bestämmelser om insyn i de finansiella förbindelserna, i artikel 12 om hamnavgifter och i artikel 13 om hamninfrastrukturavgifter.

Artikel 18 i förordningen innehåller bestämmelser om överklaganden. Varje part med ett legitimt intresse har rätt att överklaga de beslut eller enskilda åtgärder som med stöd av förordningen om hamntjänster fattats eller vidtagits av hamnledningen, den behöriga myndigheten eller någon annan berörd nationell myndighet. Överklagandeinstansen ska vara oberoende av de inblandade parterna och får vara domstolar.

I artikel 19 i förordningen finns bestämmelser om sanktioner. Medlemsstaterna ska fastställa bestämmelser om sanktioner som är tillämpliga på överträdelser av förordningen om hamntjänster och vidta alla nödvändiga åtgärder för att se till att sanktionerna genomförs. De sanktioner som fastställs ska vara effektiva, proportionella och avskräckande.

## **2 De föreslagna ändringarna**

Enligt VI avd. 1 kap. 255 § i lagen om transportservice (VI avd. 1 kap. 4 § i den gällande lagen) kan Transport- och kommunikationsverket ålägga den som bryter mot lagen om transportservice, mot EU-förordningar som gäller verksamhet som omfattas av lagen eller mot bestämmelser som utfärdats eller föreskrifter som meddelats med stöd av den lagen att rätta till felet eller försummelsen. Beslutet kan förenas med vite, hot om tvångsutförande eller hot om avbrytande. Bestämmelser om vite, hot om avbrytande och hot om tvångsutförande finns i viteslagen (1113/1990).

I VI avd. 1 kap. i lagen om transportservice finns dessutom bestämmelser om omprövning och ändringssökande. Enligt VI avd. 1 kap. 256 § 1 mom. (VI avd. 1 kap. 5 § 1 mom. i den gällande lagen) får med de undantag som särskilt anges omprövning av alla beslut som fattats enligt lagen om transportservice begäras hos den myndighet som fattat beslutet. Ett beslut som meddelats med anledning av en begäran om omprövning får däremot överklagas genom be-

## RP 245/2018 rd

svär hos förvaltningsdomstolen på det sätt som anges i VI avd. 1 kap. 256 § 5 mom. (VI avd. 1 kap. 5 § 5 mom. i den gällande lagen).

Enligt propositionen ska de ovan nämnda bestämmelser om påföljder och ändringssökande som finns i lagen om transportservice i fortsättningen tillämpas också på den verksamhet som avses i förordningen om hamntjänster. I lagen behöver det således inte tas in särskilda bestämmelser om sanktioner som är tillämpliga på överträdelse av förordningen om hamntjänster (artikel 19) eller om rätten att överklaga Transport- och kommunikationsverkets beslut som gäller tillämpningen av förordningen om hamntjänster (artikel 18). Skyldigheten enligt artikel 17 i förordningen att säkerställa att hamnanvändare och övriga berörda parter informeras om de berörda myndigheterna uppfylls genom denna lagändring och hörandet av intressentgrupper i samband med beredningen av ändringen.

**195 a §.** *Behandlingen av klagomål som gäller tillämpningen av EU:s förordning om hamntjänster.* Enligt förslaget ska en ny 195 a § fogas till lagen. Transport- och kommunikationsverket har enligt 1 mom. i den föreslagna paragrafen till uppgift att utan obefogat dröjsmål, efter att ha hört Konkurrens- och konsumentverket, behandla klagomål som gäller tillämpningen av EU:s förordning om hamntjänster. En myndighet är enligt 23 § i förvaltningslagen (434/2003) skyldig att behandla ett ärende utan ogrundat dröjsmål, och denna precisering i paragrafen är därför främst informativ. Hörande av Konkurrens- och konsumentverket är behövt eftersom ett klagomål som har anslutning till tillämpningsområdet för förordningen om hamntjänster kan behandla aspekter där Konkurrens- och konsumentverkets konkurrensrättsliga kunnande och synsätt hjälper Transport- och kommunikationsverket att sköta sin tillsynsuppgift. Ett klagomål som gäller tillämpningen av förordningen om hamntjänster kan ha samband med t.ex. artiklarna 12 och 13 i förordningen, vilka gäller hamnavgifter och hamninfrastrukturavgifter. På behandlingen av klagomål tillämpas som sådan artikel 16 i förordningen om hamntjänster.

Transport- och kommunikationsverket är ett självständigt och ekonomiskt oberoende verk vars beslutsfattande i enlighet med den finländska förvaltningskulturen är självständigt och opartiskt. I den föreslagna paragrafen ska det inte tas in något separat omnämnande av samarbete med andra myndigheter än Konkurrens- och konsumentverket eftersom Transport- och kommunikationsverket i enlighet med 10 § i förvaltningslagen samarbetar med olika myndigheter när det sköter uppgifterna enligt den föreslagna lagen.

Enligt det föreslagna 2 mom. har Transport- och kommunikationsverket trots sekretessbestämmelserna och trots företagshemlighet rätt att avgiftsfritt av hamnledning, hamntjänstleverantörerna och hamnanvändarna få uppgifter som är nödvändiga för behandlingen av klagomål. Bestämmelsen baserar sig på artikel 16.5 i förordningen om hamntjänster och enligt den artikeln ska de myndigheter som ansvarar för hanteringen av klagomål, i enlighet med nationell rätt, ha befogenhet att kräva av hamnledningar, hamntjänstleverantörer och hamnanvändare att de tillhandahåller information som är relevant för ett klagomål. Transport- och kommunikationsverket har dessutom med stöd av artiklarna 11.5, 12.3 och 13.6 i förordningen om hamntjänster rätt att få de uppgifter som behövs för hanteringen av klagomål. I samband med detta lämnas personuppgifter inte ut.

### 3 Propositionens konsekvenser

I lagförslaget föreslås det att Transport- och kommunikationsverket ska svara för myndighetsuppgifterna i anslutning till behandlingen av klagomål enligt artikel 16 i förordningen om hamntjänster. Det är fråga om en uppgift som är helt ny jämfört med Transport- och kommunikationsverkets andra hamnrelaterade uppgifter. De uppgifter som nämns ovan beräknas dock

inte medföra att Transport- och kommunikationsverket behöver tilläggsresurser. Konkurrens- och konsumentverket beräknas inte heller behöva tilläggsresurser.

#### 4 Beredningen av propositionen

Regeringens proposition har beretts vid kommunikationsministeriet i samarbete med Trafiksäkerhetsverket. Utlåtanden om regeringens proposition har 14.9.–5.10.2018 begärts av centrala aktörer inom branschen, myndigheter och Ålands landskapsregering. Propositionen fanns under remissbehandlingen tillgänglig på webbplatsen utlatande.fi. Alla intresserade hade därmed möjlighet att yttra sig om utkastet till regeringsproposition.

Sammanlagt 13 utlåtanden lämnades in. Utlåtande lämnades av Ålands landskapsregering, arbets- och näringsministeriet, Finlands näringsliv, HaminaKotka Satama Oy, Helsingfors Hamn Ab, Centralhandelskammaren, Hamnoperatörerna rf, Suomen Laivameklariliitto - Finlands Skeppsmäklareförbund rf, Finlands Hamnförbund rf och Rederierna i Finland rf. Dessutom meddelade Konkurrens- och konsumentverket, Trafiksäkerhetsverket och Tullen att de inte hade något att yttra om propositionen.

I utlåtandena understöddes i princip målen med propositionen och EU:s förordning om hamntjänster som propositionen bygger på. I utlåtandena var man dock av olika åsikt om huruvida i enlighet med förslaget Trafiksäkerhetsverket (i fortsättningen Transport- och kommunikationsverket) eller Konkurrens- och konsumentverket skulle utses till den myndighet som behandlar klagomål i anslutning till tillämpningsområdet för förordningen om hamntjänster. I en del av utlåtandena motiverades valet av Konkurrens- och konsumentverket med sakkunskap i frågor som gäller konkurrensrätt och statsstödsreglerna. I dessa utlåtanden ansågs det att Konkurrens- och konsumentverket redan i nuläget övervakar konkurrensneutraliteten i fråga om de hamnbolag som omfattas av tillämpningsområdet för EU:s förordning om hamntjänster, och att det inte är behövligt att inrätta en parallell behörig tillsynsorganisation med motsvarande befogenheter.

I utlåtandena från arbets- och näringsministeriet och Ålands landskapsregering understöddes däremot i enlighet med utkastet till proposition att Trafiksäkerhetsverket är den myndighet som behandlar klagomål som gäller tillämpningsområdet för EU:s förordning om hamntjänster. I dessa utlåtanden ansågs det vara mycket motiverat att uppgiften i enlighet med utkastet till proposition åläggs Trafiksäkerhetsverket eftersom det i tillsynsuppgiften enligt förordningen om hamntjänster är fråga om behandling av klagomål som gäller förordningens tillämpningsområde i dess helhet samt att en sådan tvistlösningsuppgift inte lämpar sig för konkurrensmyndigheten, vars behörighet är allmän och vars uppgift innefattar att skydda en fungerande ekonomisk konkurrens, och inte att reda ut tvister mellan enskilda aktörer inom en viss bransch. Aspekterna i anslutning till kunskapen om branschen och det faktum att skötseln av tillsynsuppgiften inte hindrar Trafiksäkerhetsverket i dess övriga verksamhet talar dessutom också för att Trafiksäkerhetsverket väljs till tillsynsmyndighet.

I utlåtandena från Finlands Hamnförbund rf och Ålands landskapsregering framhölls det också att motiveringen till propositionen bör preciseras i fråga om tillämpningsområdet för EU:s förordning om hamntjänster och då särskilt i fråga om den därmed anslutna nationella prövningsrätten och de val som Finland gör.

Av utlåtandena gjordes ett sammandrag som finns i statsrådets tjänst för projektinformation (LVM059:00/2018).

Under den fortsatta beredningen har Trafiksäkerhetsverket ändrats till Transport- och kommunikationsverket för att motsvara den nya ämbetsverksstruktur som genomförs genom lagen om



inrättande av Transport- och kommunikationsverket (xx/2018). Efter remissbehandlingen beslutades det att Transport- och kommunikationsverket ska vara den myndighet som behandlar klagomål, men i den föreslagna paragrafen togs det in en skyldighet för verket att höra Konkurrens- och konsumentverket. Utifrån utlåtandena har motiveringen till propositionen kompletterats till många delar, och i synnerhet tillämpningsområdet för EU:s förordning om hamntjänster har beskrivits närmare. I motiveringen preciserades det i fråga om i synnerhet den nationella prövningsrätt som ingår i förordningen om hamntjänster att i Finland tillämpas förordningen inte på andra hamnar än hamnarna inom transportnätet TEN-T och inte heller till alla delar på t.ex. lotsning. I Finland har man beslutat att inte utvidga eller inskränka tillämpningsområdet för förordningen om hamntjänster. Dessutom har avsnitten ”samband med andra propositioner” och ”förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning” tagits in i propositionen.

### **5 Samband med andra propositioner**

I riksdagen behandlas för närvarande regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av lagen om transportservice och till vissa lagar som har samband med den (RP 157/2018 rd). Propositionen lämnades till riksdagen den 27 september 2018. De föreslagna ändringarna gäller i huvudsak bestämmelserna om yrkeskompetens och beredskap. Dessutom föreslås att det i lagen görs tekniska ändringar så att paragrafnumreringen i lagen blir löpande. Ändringarna föreslås i huvudsak träda i kraft den 1 mars 2019. Genom denna regeringsproposition föreslås det att en ny paragraf ska fogas till slutet på avdelning V Myndigheter och tillsyn i lagen om transportservice. Med anledning av den ändring som föreslås i RP 157/2018 rd och som gäller den löpande paragrafnumreringen får den nya paragraf som föreslås i denna proposition nummer 195 a.

Lagen om inrättande av Transport- och kommunikationsverket (xx/2018) samt lagen om ändring av lagen om transportservice (xx/2018) har antagits av riksdagen den 24 oktober 2018. Trafiksäkerhetsverket, Kommunikationsverket samt vissa funktioner vid Trafikverket ska slås samman till ett nytt ämbetsverk, Transport- och kommunikationsverket. Också de bestämmelser i lagen om transportservice som gäller Trafiksäkerhetsverket ska ändras så att de gäller det nya Transport- och kommunikationsverket. Lagarna träder i kraft vid ingången av 2019. I denna proposition föreslås det en ny uppgift för det nya Transport- och kommunikationsverket.

### **6 Ikraftträdande**

Lagen föreslås träda i kraft den 24 mars 2019.

### **7 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning**

EU:s förordning om hamntjänster förpliktar medlemsstaterna att utfärda nationella bestämmelser om vilken myndighet som ansvarar för hanteringen av klagomål som gäller tillämpningen av förordningen samt om de sanktioner som är tillämpliga vid överträdelse av förordningen och om överklaganden. Lagförslaget uppfyller denna förpliktelse. Bestämmelsen om rätten att få information är nödvändig för Transport- och kommunikationsverket när det utför sina uppgifter som anges i den föreslagna paragrafen.

Lagförslaget kan behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

**RP 245/2018 rd**

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

*Lagförslag*

## **Lag**

### **om ändring av lagen om transportservice**

I enlighet med riksdagens beslut  
*fogas* till lagen om transportservice (320/2017) en ny 195 a § som följer:

#### 195 a §

Transport- och kommunikationsverket har till uppgift att utan obefogat dröjsmål, efter att ha hört Konkurrens- och konsumentverket, behandla klagomål som gäller tillämpningen av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/352 om inrättande av en ram för tillhandahållande av hamntjänster och gemensamma regler för finansiell insyn i hamnar.

Transport- och kommunikationsverket har trots sekretessbestämmelserna och trots företags-hemlighet rätt att avgiftsfritt av hamnledningen, hamntjänsteleverantörerna och hamnanvändarna få uppgifter som är nödvändiga för behandlingen av klagomål.

\_\_\_\_\_

Denna lag träder i kraft den 20 .

\_\_\_\_\_

Helsingfors den 22 november 2018

**Statsminister**

**Juha Sipilä**

Kommunikationsminister Anne Berner