



LIIKENNE- JA  
VIESTINTÄMINISTERIÖ

# **Väylämaksulain muuttaminen**

**Työryhmän raportti  
30.9.2004**

# SISÄLLYSLUETTELO

## LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖLLE

sivu

<b>ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ</b>	<b>1</b>
<b>YLEISPERUSTELUT</b>	<b>2</b>
<b>1. NYKYTILA</b>	<b>2</b>
1.1. Lainsäädäntö ja käytäntö	2
1.2. Kansainvälinen kehitys sekä ulkomaiden ja EU:n lainsäädäntö	3
1.3. Nykytilan arviointi	4
<b>2. ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET</b>	<b>8</b>
2.1. Tavoitteet	8
2.2. Keskeiset ehdotukset	9
<b>3. ESITYKSEN VAIKUTUKSET</b>	<b>10</b>
3.1. Taloudelliset vaikutukset	10
3.2. Vaikutukset viranomaisten toimintaan	10
3.3. Ympäristövaikutukset	10
<b>4. ASIAN VALMISTELU</b>	<b>10</b>
4.1. Valmisteluvaiheet ja –aineisto	10
4.2. Lausunnot ja niiden huomioonottaminen	11
<b>YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT</b>	<b>13</b>
<b>1. LAKIEHDOTUKSEN PERUSTELUT</b>	<b>13</b>
<b>2. VOIMAANTULO</b>	<b>15</b>
<b>3. SUHDE PERUSTUSLAKIIN JA SÄÄTÄMISJÄRJESTYS</b>	<b>15</b>
<b>LAKIEHDOTUS</b>	<b>16</b>

## LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖLLE

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti 13.1.2004 työryhmän uudistamaan väylämaksulainsäädäntöä. Työryhmän tehtävänä oli laatia hallituksen esityksen muotoon laadittu ehdotus väylämaksulain (708/2002) muuttamiseksi sekä ehdotus väylämaksuasetuksen (719/2002) muuttamiseksi tarvittavilta osin. Työryhmän tuli selvittää myös mahdolliset muut tarvittavat väylämaksua koskevat säädösten ja määräysten muutostarpeet. Työryhmän määräajaksi asetettiin 15.1.2004-30.9.2004.

Työryhmän toimeksianto käsitti väylämaksujärjestelmän kokonaisuudistuksen laatimisen. Työryhmän tuli erityisesti selvittää ja ehdottaa väylämaksun alennusperusteisiin ja risteilyalusliikenteen väylämaksuihin mahdollisesti tarvittavat muutokset. Työryhmän tuli kiireellisesti ja viimeistään 16.2.2004 toimittaa ministeriölle ehdotus siitä, miten jääluokkamääräyksien antamiseen liittyvät epäselvyydet ja muut väylämaksuepäselvyydet hoidetaan siten, että tarpeettomilta jälkimaksatuksilta vältytään ja syntyneet ongelmat voidaan hoitaa oikeudellisesti kestäväällä tavalla, sekä miten epäselvyydet voidaan vastaisuudessa välttää.

Työryhmälle asetettiin ohjausryhmä, johon kuului edustajia teollisuuden, varustamoalan, satamien, laivameklarien, satamaoperaattoreiden ja huolitsijoiden edustajista.

Työryhmän puheenjohtajaksi liikenne- ja viestintäministeriö määräsi ylijohtaja Harri Cavénin ja jäseniksi talousjohtaja Marja Heikkinen-Jarnolan, merenkulkuneuvos Raimo Kurjen ja hallitusneuvos Aila Salmisen liikenne- ja viestintäministeriöstä. Työryhmän jäseniksi kutsuttiin budjettineuvos Esko Tainio valtiovarainministeriöstä, ylijohtaja Heikki Muttilainen, meriturvallisuusjohtaja Jukka Häkämies, talousjohtaja Marjatta Laakso ja lakimies Leila Harjula Merenkululaitoksesta. Työryhmän sivutoimiseksi sihteereiksi määrättiin erikoistutkija Jari Kauppila ja ylitarkastaja Tuomo Suvanto liikenne- ja viestintäministeriöstä sekä lakimies Paavo Autere Merenkululaitoksesta.

Työryhmä toimitti 12.2.2004 liikenne- ja viestintäministeriölle väliraportin, jossa käsiteltiin jääluokkamääräyksien antamiseen liittyviä epäselvyyksiä ja niiden ratkaisemista. Väliraportissa työryhmä esitti, että ehdotus tilanteen pysyväksi oikeudellisesti kestäväksi ratkaisuksi, jolla päästään eroon kohtuullistamispäätösten tekemisestä, tehdään väylämaksulainsäädännön kokonaisuudistuksen yhteydessä, jolloin se tulee suoraan oikeaan ympäristöönsä.

Työryhmä toimitti 30.4.2004 liikenne- ja viestintäministeriölle risteilyalusten väylämaksuja koskevan väliraportin. Työryhmä totesi, että risteilyalusten väylämaksujen rakennetta olisi hyvä muuttaa suurempia aluksia suosivaan suuntaan, mutta risteilyaluksilta perittävä väylämaksujen kokonaistaso voidaan pitää nykyisellään. Työryhmä ei tehnyt kuitenkaan yksityiskohtaista esitystä siitä, kuinka risteilyalusten väylämaksujen uudistaminen teknisesti toteutetaan, sillä risteilyalusten väylämaksukäytännön muuttaminen tulee käsitellä osana väylämaksujärjestelmän kokonaisuudistusta.

Työryhmä totesi, että väylämaksulainsäädännön kokonaisuudistuksen laatiminen työryhmän määräajassa ei ole mahdollista työn suuren laajuuden vuoksi. Kokonaisuudistuksen laatimiseen työryhmälle myönnettiin jatkoaikaa vuoden 2005 loppuun asti. Työryhmä päätti tässä vaiheessa keskittyä ratkaisemaan väylämaksujen ajankohtaisimman ongelman eli jääluokkamääräyksiin liittyvät epäselvyydet. Työryhmä luovuttaa kunnioittavasti mietintönsä tältä osin liikenne- ja viestintäministeriölle.

Helsingissä 30. päivänä syyskuuta 2004

Harri Cavén

Marja Heikkinen-Jarnola

Raimo Kurki

Aila Salminen

Heikki Muttilainen

Jukka Häkämies

Marjatta Laakso

Leila Harjula

Esko Tainio

*Työryhmän sihteerit*

Jari Kauppila

Tuomo Suvanto

Paavo Autere

Hallituksen esitys Eduskunnalle väylämaksulain muuttamisesta

## **ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ**

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi väylämaksulakia. Väylämaksulakiin lisättäisiin uusi 12 a §, johon siirrettäisiin lain 12 §:n 3 momentissa olevat valtuutussäännökset Merenkululaitoksen jääluokkamääräyksille.

Merenkululaitos voisi hyväksyä myös vaihtoehtoisella menetelmällä alukselle määritetyn jääluokan. Edellytyksenä olisi, että aluksen tulisi olla teknisesti samanarvoinen jäissäkulkukyvyltään kuin, jos aluksen jääluokka olisi vahvistettu Merenkululaitoksen jääluokkamääräysten mukaisesti.

Lakiin lisättäisiin myös säännös, jonka mukaan Merenkululaitos voisi antaa alukselle erivapauden kuulua parempaan jääluokkaan, jos alus poikkeaa vain vähäisessä määrin kyseistä jääluokkaa koskevista määräyksistä. Erivapauden myöntämiseen tulisi olla erityisiä syitä ja aluksen jäissäkulkukyvyn tulisi olla hyvä.

Ehdotettu laki on tarkoitettu tulemaan voimaan mahdollisimman pian sen jälkeen kun se on hyväksytty ja vahvistettu.

# YLEISPERUSTELUT

## 1 Nykytila

### 1.1 Lainsäädäntö ja käytäntö

Väylämaksulainsäädännön uudistaminen

Uusi väylämaksulaki (708/2002) ja sen nojalla annettu valtioneuvoston asetus väylämaksusta (719/2002) tulivat voimaan 1 päivänä syyskuuta 2002. Lailla kumottiin vuonna 1980 annettu väylämaksulaki siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen. Uudella lailla ei muutettu väylämaksun maksuperusteita. Kyseessä oli teknisluonteinen uudistus, jolla pyrittiin poistamaan jäämaksuluokkatodistuksiin liittynyt väylämaksun kiertäminen. Todistuksen nimi muutettiin jääluokkatodistukseksi ja todistukset muutettiin määräaikaisiksi. Lisäksi todistuslomakkeessa yksilöitiin jääluokan vahvistamisen perusteeksi esitettävät asiakirjat. Samalla väylämaksulaki tarkistettiin vastaamaan uuden perustuslain vaatimuksia.

Merenkululaitos vahvisti 16 päivänä syyskuuta 2002 väylämaksulain 14 §:n 5 momentin nojalla jääluokkatodistuslomakkeen kaavan ja antoi 20 päivänä syyskuuta 2002 väylämaksulain 12 §:n 3 momentin nojalla määräykset aluksen rakennetta ja konetehoa koskevasta talviliikennevaatimuksista (jääluokkamääräykset), jotka tulivat voimaan 1 päivänä lokakuuta 2002. Merenkululaitos vahvisti 27 päivänä marraskuuta 2002 väylämaksulain 12 §:n 3 momentin nojalla luettelon hyväksytyjen luokituslaitosten antamia luokitusmerkintöjä vastaavista suomalaisista jääluokista.

Väylämaksun määräytyminen

Väylämaksulain 5 §:n mukaan väylämaksua on velvollinen suorittamaan jokainen, joka harjoittaa rekisteröidyllä suomalaisella aluksella tai ulkomaisella aluksella kauppamerenkulkua Suomen vesi-alueella.

Lain 7 §:n mukaan ulkomaanliikenteen väylämaksu kannetaan kertamaksuna, kun alus saapuu ulkomailta Suomeen. Kertamaksun suuruus määräytyy aluksen nettovetoisuuden ja jääluokan perusteella. Väylämaksulain 19 §:n mukaan alus, josta on suoritettu väylämaksua tietyltä määrältä käyntikertoja, on saman kalenterivuoden aikana vapautettu enemmistä ulkomaanliikenteen kertamaksuista. Matkustaja-aluksesta on maksettava väylämaksut 32 matkalta ja muusta aluksesta 10 matkalta, jotta alus voidaan vapauttaa ulkomaanliikenteen kertamaksuista. Kotimaanliikenteen väylämaksu kannetaan väylämaksulain 8 §:n mukaan vuosimaksuna kalenterivuosittain. Vuosimaksun suuruus määräytyy aluksen nettovetoisuuden perusteella. Tarkemmat säännökset kertamaksun ja vuosimaksun suuruudesta on annettu valtioneuvoston asetuksella.

Aluksen jääluokka vaikuttaa keskeisesti aluksesta perittävän väylämaksun suuruuteen. Valtioneuvoston asetukseen väylämaksusta sisältyvään ulkomaanliikenteen väylämaksun maksutaulukkaan sisältyy eri jääluokkien välinen ja maksun suuruuteen vaikuttava voimakas porrastus. Sen perusteella esimerkiksi jääluokkaan I A kuuluva alus maksaa kaksinkertaisen väylämaksun jääluokkaan I A Super kuuluvaan alukseen verrattuna. Jääluokkaan II kuuluva alus maksaa yli viisinkertaisen maksun jääluokkaan I A Super kuuluvaan alukseen verrattuna. Esimerkiksi jääluokkaan I A kuuluva nettovetoisuudeltaan 10 000 oleva alus maksaa ulkomaanliikenteen kertamaksuna 29 600 euroa. Jos samankokoisen aluksen jääluokka on II, kertamaksu nousee 74 740 euroon.

Väylämaksulain 3 §:n mukaan maksun kantamisesta vastaa tulliviranomainen. Väylämaksut tilitetään kerran kuukaudessa Merenkululaitokselle.

## Jääluokan määräytyminen ja vahvistaminen

Väylämaksulain 12 §:n mukaan alukset kuuluvat jäissäkulkuominaisuuksiensa perusteella kuuteen jääluokkaan. Jääluokat ovat erikoisjääluokka I A Super, jääluokat I A, I B ja I C sekä jääluokat II ja III. Jääluokkiin II ja III kuuluvat alukset eivät ole vahvistetut jäissäkulkua varten. Väylämaksulain 12 §:n 3 momentin mukaan Merenkululaitos antaa tarkemmat määräykset talviliikennevaatimuksesta, joista ilmenevät eri jääluokkien väliset erot.

Väylämaksulain 13 §:n nojalla Merenkululaitoksen tarkastaja tai laitoksen valtuuttama ulkopuolinen tarkastaja vahvistaa aluksen jääluokan laivanisännän pyynnöstä. Laivanisännän on annettava tarkastajalle jääluokan vahvistamista varten tarvittavat tiedot ja selvitykset.

Väylämaksulain 13 §:n 3 momentin mukaan jääluokka vahvistetaan:

- 1) hyväksytyjen luokituslaitosten antamia luokitusmerkintöjä vastaavista suomalaisista jääluokista Merenkululaitoksen väylämaksulain 12 §:n 3 momentin nojalla vahvistaman luettelon perusteella;
- 2) hyväksytyyn luokituslaitoksen antaman erillisen todistuksen perusteella; taikka
- 3) Merenkululaitoksen väylämaksulain 12 §:n 3 momentin nojalla annettujen Merenkululaitoksen määräysten perusteella tekemällä aluskohtaisella päätöksellä.

Pääsääntönä jääluokkaa määrättäessä on ollut, että se vahvistetaan hyväksytyyn luokituslaitoksen antaman todistuksen perusteella. Hyväksytyllä luokituslaitoksella tarkoitetaan neuvoston direktiivin 94/57/EY, niin sanottu luokituslaitosdirektiivi, mukaisesti hyväksytyä laitosta. Käsitteen määritelmä sisältyy muun muassa alusten katsastuksista annettuun asetukseen (1123/1999). Vaikka luokituslaitoksen jääluokkamerkintä on jääluokan ensisijainen peruste, luokituslaitoksen alukselle antaman jääluokan on täytettävä suomalaiset jääluokkamääräykset. Merenkululaitos ei hyväksy luokituslaitoksen antamaa virheellistä jääluokkaa, vaan ratkaisee asian itsenäisesti jääluokkamääräysten perusteella.

Väylämaksulain 14 §:n mukaan 13 §:ssä tarkoitettu tarkastaja antaa jääluokkatodistuksen laivanisännän pyynnöstä.

## 1.2 Kansainvälinen kehitys sekä ulkomaiden ja EU:n lainsäädäntö

Jääluokkamääräykset on laadittu suomalaisten ja ruotsalaisten merenkulkuviranomaisten yhteistyönä ja niitä sovelletaan kummassakin maassa. Kansainväliset luokituslaitokset ovat osallistuneet jääluokkamääräysten laatimiseen ja ottaneet nämä suomalais-ruotsalaiset jääluokkamääräykset osaksi omia sääntöjään.

Voimassaolevat jääluokkamääräykset ovat vuodelta 2002 ja niillä uudistettiin vuonna 1985 annetut jäämaksuluokkamääräykset niihin myöhemmin tehtyine muutoksineen. Sitä aikaisemmat jääluokkamääräykset olivat vuosilta 1971 ja 1932. Jääluokkamääräysten voimaantuloa edeltää useita vuosia kestävä kansainvälinen valmistelu. Jääluokkamääräysten muuttaminen yksipuolisesti Merenkululaitoksen toimesta ei ole mahdollista. Mikäli Merenkululaitos haluaa muutoksia jääluokkamääräykseen, muutosten tekeminen edellyttää sekä ruotsalaisten merenkulkuviranomaisten että luokituslaitosten hyväksyntää määräysten kansainvälisen soveltamisen vuoksi. Tämän vuoksi jääluokkamääräysten osittainkaan muuttaminen ei tapahdu nopeasti.

Suomessa voimassaolevista jääluokkamääräyksistä poiketen ruotsalaisiin määräyksiin sisältyy säännös, jonka mukaan toisessa Euroopan Unionin jäsenmaassa tai Euroopan talousalueeseen kuuluvassa maassa alukselle hyväksytyn jääluokan on katsottava täyttävän myös suomalais-ruotsalaiset jääluokkamääräykset kyseisen luokan osalta. Edellytyksenä on, että aluksen turvallisuustaso on yhtäläinen molempien määräysten perusteella.

Ruotsin järjestelmä poikkeaa suomalaisesta myös siinä, että aluksen jääluokasta ei anneta erillistä jääluokkatodistusta. Luokituslaitoksen alukselle antama jääluokkamerkintä hyväksytään sellaiseen ilman erillistä viranomaispäätöstä.

Jääluokkaa ei kuitenkaan käytetä väylämaksun perusteena Ruotsissa, joten nyt käsiteltävä ongelma on puhtaasti suomalainen. Ruotsissa väylämaksun määrä perustuu aluksen bruttovetoisuuteen, kuljetettavaan lastiin sekä aluksen ympäristöpäästöihin. Jääluokkaa käytetään Ruotsissa ennen kaikkea jäämurtaja-avustuksen perusteena.

### 1.3 Nykytilan arviointi

#### Syntyneet ongelmat

Väylämaksulaissa ja väylämaksusta annetussa valtioneuvoston asetuksessa väylämaksun suuruus on kytketty aluksen jääluokkaan, joka perustuu aluksen teknisiin ominaisuuksiin. Ongelmia on syntynyt tapauksissa, joissa aluksen rakenne tai konetehto ei vastaa luokituslaitoksen antamaa todistusta ja sen perusteella Merenkululaitoksen alukselle antamaa jääluokkatodistusta.

Väylämaksulain nojalla annetut Merenkululaitoksen määräykset aluksen rakennetta ja konetehoa koskevista talviliikennevaatimuksista (jääluokkamääräykset) muodostavat sellaisen teknisen normiston, joka on nykyisellään liian yksityiskohtainen ja joustamaton toimiakseen rationaalisen laivanrakentamisen ja väylämaksun määrittämisen perustana. Vähäiset tekniset puutteet tai poikkeamat jääluokkamääräyksistä johtavat aluksen jääluokan heikkenemiseen ja sitä kautta korkeampaan väylämaksuun. Pahimmassa tapauksessa tällainen vähäinen poikkeama saattaa johtaa väylämaksun viisinkertaistumiseen, kun aluksen jääluokka alenee I A Superista jääluokkaan II. Merenkululaitokselle ei lainsäädännössä ole annettu minkäänlaisia harkintavaltuuksia jääluokkamääräysten suhteen, joten jääluokka on määrättävä näiden täsmällisten ja yksityiskohtaisten normien perusteella.

Merenkululaitos ja tullilaitos ryhtyivät vuoden 1999 lopulla selvittämään väylämaksun kantamisen yhteydessä ilmenneitä jäämaksuluokkiin liittyviä epäselvyyksiä. Myös eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta teki liikenne- ja viestintäministeriölle selvityspyynnön asian johdosta. Selvityksissä esille tulleet epäselvyydet johtivat väylämaksulain ja -asetuksen edellä selostettuun uudistamiseen vuonna 2002.

Uudessa väylämaksulaissa vanhat toistaiseksi voimassaolevat jäämaksuluokkatodistukset säädettiin uudistettaviksi ja niiden voimassaoloaika säädettiin määräaikaiseksi. Samalla todistuksen nimi muutettiin jäämaksuluokkatodistuksesta jääluokkatodistukseksi.

Samassa yhteydessä väylämaksusta annetulla valtioneuvoston asetuksella säädettiin niistä asiakirjoista, jotka laivanisännän on annettava tarkastajalle jääluokan määrittämistä varten. Jääluokkatodistuksia uusittaessa luokituslaitoksen antamaa jääluokkaa verrattiin niihin muihin asiakirjoihin, jotka laivanisäntä luokitustodistuksen lisäksi toimitti tarkastajalle. Vertailussa esille tuli paljon odotettua enemmän aluksia, jotka eivät olleet vuoden 1985 jäämaksuluokkamääräysten mukaisia eivätkä myöskään alukselle jääluokasta todistuksia antaneiden luokituslaitoksen sääntöjen mukaisia. Luokituslaitokset olivat siten antaneet omien sääntöjensä vastaisia luokitustodistuksia. Puutteet olivat



yleensä vähäisiä, mutta niiden huomioonottaminen johti useissa tapauksissa jääluokan huomattavaan alenemiseen. Koska lainsäädäntö ei sisällä minkäänlaista harkintavaltaa jääluokkamääräysten soveltamisessa eikä myöskään mahdollisuutta erivapauksien myöntämiseen, jääluokka oli alennettava määräysten mukaiseksi.

Varustamot ovat korjanneet aluksia tai muuttaneet alusten lastimerkkiä, jotta niiden jääluokka on saatu täyttämään jääluokkamääräysten vaatimukset. Korjauksesta on aiheutunut kertakustannuksia ja lastimerkin muuttaminen on vaikuttanut alusten lastinottokykyä heikentävästi. Merenkululaitos on 23 päivänä joulukuuta 2003 kehottanut varustamoja toistaiseksi pidättäytymään korjaustoimenpiteistä siihen saakka, kunnes jääluokkakysymykset saadaan ratkaistuksi.

Havaitut epäselvyydet jääluokissa johtivat siihen, että Merenkululaitos on ilmoittanut tulliviranomaisille tiedot niistä aluksista, jotka ovat maksaneet väylämaksuja virheellisen jääluokan perusteella. Tulliviranomainen on näiden ilmoitusten perusteella käynnistänyt väylämaksulain 23 §:ssä säädetty jälkimaksatustoimenpiteet ja vaatinut maksuvelvollisia varustamoita tai varustamon suomalaisia edustajia (laivanselvittäjä) suorittamaan virheellisen jääluokan perusteella määräämättä jääneitä maksuja kuluvalta vuodelta ja kolmelta sitä edeltävältä vuodelta. Lisäksi jälkiperittävä väylämaksu on määrätty väylämaksulain 18 §:n perusteella huonoimman jääluokan III mukaisesti, joka ei ole alusten todellisten jäissäkulkuominaisuuksien mukainen luokka. Jälkiperinnän taannehtivuus sekä huonoimman jääluokan mukaan määräytyvä maksu ovat aiheuttaneet sen, että maksuvelvollisilta vaadittavat summat ovat olleet huomattavia. Erityisen hankalaan asemaan ovat joutuneet laivanselvittäjät, joilta maksuja on lähinnä vaadittu.

Merenkululaitos on joulukuun 2002 ja maaliskuun 2004 välisenä aikana ilmoittanut tulliviranomaisille yli sadan aluksen tiedot jälkimaksatustoimenpiteitä varten. Yli puolet aluksista on sellaisia, joilla on ollut puute jääluokkamääräysten edellyttämässä jäävahvistuksen korkeudessa. Lopuilla on ollut vajuusta jääluokan edellyttämässä vähimmäiskonetehossa tai rakenteellisia puutteita. Joissain tapauksissa samalla aluksella on voinut olla sekä vajuusta konetehossa että puute jäävahvistuksessa taikka aluksen jäävahvistukselta vaadittavissa rakenteissa.

Merenkululaitoksella on edelleen tutkinnassa kymmeniä aluksia, joiden jääluokkien oikeellisuutta selvitetään.

Normaalissa tapauksessa laivanisäntä on tilannut aluksen tiettyyn jääluokkaan, johon alus on suunniteltu ja rakennettu. Rakentamista valvoo luokituslaitos, joka antaa laivanisännälle todistuksen muun muassa siitä, että alus täyttää halutun jääluokan vaatimukset. Pääsääntöisesti tämän todistuksen perusteella Merenkululaitoksen oma tai valtuuttama tarkastaja on antanut laivanisännälle jääluokkatodistuksen, joka on ollut perittyjen väylämaksujen perustana.

Aikaisempaa huonompaan jääluokkaan joutuneiden alusten joukossa on sekä suomalaisia että ulkomaalaisia aluksia, joita omistavat useat eri varustamot. Merenkululaitoksen vahvistamat jääluokat ovat perustuneet useiden eri luokituslaitosten antamiin todistuksiin. Jäävahvistuksessa oleva puute on tyypillisesti aiheutunut siitä, että jäävahvistuksen korkeus on määritetty väärästä lastiviihasta. Merenkululaitos ei ole havainnut, että alukset olisivat jättäneet ilmoittamatta jääluokan määrittämiseen vaikuttavista teknisistä seikoista. Laivanisännät ja laivanselvittäjät ovat ilmoittaneet olleensa tietämättömiä jäävahvistuksessa olleista puutteista.

#### Jääluokkamääräysten eri kieliversioiden eroavuus

Jääluokkamääräykset julkaistaan suomen ja ruotsin lisäksi myös englanninkielellä. Vuoden 1985 jäämaksuluokkamääräysten epäselvyyksien tutkinnassa tuli esille myös eroavuus määräysten suomenkielisen tekstin sekä englannin- ja ruotsinkielisten tekstien välillä.

Suomenkielisten jäämaksuluokkamääräysten sääntökohdassa 2.1 määrätään: ”Suurin jääluokasyväys keskilaivalla on normaalisti kesälastivesiviivaa vastaava syväys.”

Ruotsinkielisessä tekstissä määrätään vastaavassa kohdassa: ”Det största isklassdjupgåendet mid-skepps skall normalt tagas som djupgåendet på färskvattenlastlinjen sommartid.”

Englanninkielisessä tekstissä vastaavassa kohdassa määrätään: ”The maximum ice class draught amidships shall be the draught on the Fresh Water Load Line in Summer.”

Ruotsin- ja englanninkieliset tekstit vastaavat toisiaan. Ne poikkeavat suomenkielisestä tekstistä siten, että ruotsin- ja englanninkielinen määräys viittaa suolattoman veden kesälastiviivaan (färskvattenlastlinjen sommartid, Fresh Water Load Line in Summer).

Sama ero toistui vuoden 2002 jääluokkamääräyksissä, mutta se korjattiin Merenkululaitoksen 25 päivänä marraskuuta 2003 antamalla päätöksellä.

Suomenkielisen määräyksen erolla ruotsiksi ja englanniksi annettuun määräykseen on merkitystä useimmissa sellaisissa tapauksissa, joissa edellä mainittu vähäinen poikkeama on ollut se, että aluksen jäävahvistus rungossa ei ylety tarpeeksi korkealle. Aluksen jäävahvistus täyttää sille vahvistetun jääluokan vaatimukset tältä osin suomenkielisen tekstin mukaan, mutta ei ruotsin- ja englanninkielisen tekstin mukaan.

Merenkululaitos on selvittänyt oikeuskanslerin ja ulkopuolisten asiantuntijoiden lausuntojen perusteella suomenkielisten määräysten eroavuuden merkitystä alusten jääluokan määräytymiseen ja jälkimaksatukseen.

Oikeuskanslerin kannanoton mukaan ei voida yleisesti omaksua sellaista yksiselitteistä toimintalinjaa, että väylämaksujen jälkiperintää ja mahdollista vapauttamista koskevissa asioissa päätösharkinnan perustaksi otettaisiin sellaisenaan jompikumpi kieliversio. Jokainen yksittäistapaus tulisi punnita erikseen ja ratkaista se tosiseikkojen perusteella. Kielieroavuus ei automaattisesti aiheuta jälkimaksatuksesta luopumista.

Professori Kaarlo Tuorin asiantuntijalausunnossa todetaan muun muassa, että vuoden 1985 jäämaksuluokkamääräysten valmisteluvaiheiden ja niistä ilmi käyvän valmistelun tarkoituksen, valmistelun kansainvälisyyden ja luokituslaitosten sääntöjen perusteella voidaan perustellusti katsoa, että kahdesta yhdenvertaisesta versiosta ruotsinkielinen vastaa sääntelyn tarkoitettua sisältöä. Tämä ei kuitenkaan poista sitä, että yksittäisen maksuvelvollisen kohdalla on otettava huomioon luottamuksensuojan periaate, joka korostuu silloin, kun kyse on julkisoikeudellisesta maksuvelvollisuudesta. Vilpittömässä mielessä olevan maksuvelvollisen on voitava luottaa suomenkieliseen määräykseen. Jos maksuvelvollinen on vilpittömässä mielessä toiminut suomenkielisen määräyksen mukaisesti, häneen ei voida jälkikäteen kohdistaa haitallisia seuraamuksia.

#### Tekniset näkökohdat

Merenkululaitoksen hankkiman professorien Kaj Riskan ja Petri Varstan asiantuntijalausunnan mukaan vuoden 1985 jääluokkamääräysten muutos kesälastiviivasta suolattoman veden kesälastiviivaan on katsottava lähinnä sen hetken syväyskäytännön vahvistamiseksi. Edelleen asiantuntijalausunnan mukaan erosta aluksen jääluokasyväyksessä kesälastiviivan ja suolattoman veden kesälastiviivan välillä ei aiheudu alukselle suurta vaaraa eivätkä mahdolliset painaumat ole sellaisia, jotka huonontavat aluksen mahdollisuuksia kulkea jäissä. Sen lisäksi alukset, jotka ovat liikennöi-

neet vuosia ilman vaurioita jäävyöhykkeen yläosassa, ovat siis osoittaneet riittävän lujuuden tältä osin.

Edellä mainitut asiantuntijat ovat myös arvioineet syväyseron vaikutuksia alusten rakentamiskustannuksiin. Rakentamiskustannusten ero on häviävän pieni koko laivan teräspainosta. Johtopäätös onkin, että taloudelliset edut eivät voi olla syynä pienemmän syväyksen käyttöön jäävyöhykkeen määrittelyssä. Tämä kuten myös alusten tilaaminen tarkoitettuun hyvään jääluokkaan, osoittaa varustamojen vilpittömyyttä asiassa.

Virheiden syyksi asiantuntijat arvioivat tiedotuspuutteet ja niistä johtuvan vuoden 1971 käytännön jatkumisen osassa luokituslaitoksia. Näiden asiantuntijoiden mukaan suomenkielisen jäämaksuluokkamääräyksen teksti ei ollut keskeinen seikka, koska suomen kielen käyttö uusien alusten luokituksessa on lähes mahdotonta.

### Väylämaksujen kohtuullistaminen

Väylämaksulain 28 §:n nojalla Merenkululaitos voi kirjallisesta hakemuksesta yksittäistapauksessa myöntää alennuksen väylämaksusta tai vapautuksen väylämaksun suorittamisesta taikka määrätä jo suoritettun väylämaksun tai osan siitä palautettavaksi, jos maksun periminen täysimääräisenä olisi olosuhteet huomioon ottaen ilmeisen kohtuutonta. Tällä perusteella Merenkululaitos on kohtuullistanut virheellisten jääluokkien aiheuttamia väylämaksuja sellaisissa tapauksissa, joissa aluksen jääluokka on alentunut edellä kuvattujen vähäisten puutteiden vuoksi.

Yli sadasta jälkimaksatusta varten tulliviranomaisille ilmoitetusta aluksesta Merenkululaitos on kohtuullistanut yli viidenkymmenen aluksen jälkiperittävät maksut. Eräissä tapauksissa on kohtuullistettu myös kuluvan vuoden 2004 väylämaksut aluksella aikaisemmin olleen jääluokan tasolle.

Merenkululaitos on katsonut, että virheellisen jääluokan aiheuttama jälkiperintä on ilmeisen kohtuutonta, jos vähäisestä puutteesta aluksen jäävahvistuksessa seuraa ankarimmillaan satojentuhansien eurojen maksuseuraamus. Kohtuullistettava määrä on ollut sama kuin tulliviranomaisten määräämä jälkiperittävä summa. Merenkululaitoksen arvion mukaan kohtuullistamisratkaisuja joudutaan tekemään siihen saakka, kunnes jääluokka-asia on ratkaistu lainsäädännöllisesti pysyvällä tavalla.

Vähäisillä poikkeamilla ei ole ollut Merenkululaitoksen ja sen käyttämien teknisten asiantuntijoiden arvion mukaan negatiivista turvallisuusvaikutusta. Kyse on useimmissa tapauksissa aluksista, jotka ovat säännöllisesti liikenneineet Suomeen ilman turvallisuus- tai avustusongelmia.

Jos aluksen jääluokkaan vaikuttavissa ominaisuuksissa on sellaisia olennaisia virheellisyyksiä tai poikkeamia, jotka laivanisännän olisi pitänyt havaita, kohtuullistaminen ei ole katsottu olevan mahdollista.

Väylämaksun maksuvelvollisia ovat laivanisäntä ja laivanselvittäjä, joihin jälkiperinnän ankarat maksuseuraamukset kohdistuvat. Laivanisännän kannalta jälkiperintä merkitsee sitä, että hänen liiketoiminnallisilta laskelmiltaan putoaa pohja kolmen edellisen vuoden ajalta. Erityisen hankalassa asemassa ovat laivanselvittäjät, joilla ei käytännössä ole teknistä osaamista eikä mitään mahdollisuuksia vaikuttaa aluksen jääluokkatietoihin. Laivanselvitysliikkeet ovat usein verrattain pieniä yrityksiä, joille tällainen perintä saattaa merkitä jopa selvitystilaan asettamista.

## Liikenneajoitukset

Merenkulkulaitos voi määrätä jäätilanteen vaikeutuessa liikenneajoituksia eri talvisatamiin. Liikenneajoitukset koskevat jäänmurtaja-avustuksen saantia. Osa ajoituksista on jäänmurtajakapasiteetista riippumattomia turvallisuusajoituksia ja osalla ajoituksia ohjataan alusliikenteen sujuvuutta. Liikenneajoitusten voimassa ollessa aluksille annetaan jäänmurtaja-avustusta niiden jääluokan ja koon perusteella. Poikkeustapauksessa alukselle voidaan myöntää erivapaus liikenneajoituksista.

Jääluokan alenemisen seurauksena alukset olisivat voineet joutua liikenneajoitusten kohteeksi siitä huolimatta, että ne ovat aikaisemmin liikenneineet Suomeen ongelmitta vaikeissakin jääolosuhteissa. Liikenneajoitusten kohteeksi joutuminen olisi merkinnyt vakavia vaikeuksia Pohjois-Suomen liikenteelle, jos alukset, joilla on pitkäaikaisia sopimuksia Pohjois-Suomen teollisuuslaitosten kuljetusten hoitamisesta, eivät liikenneajoitusten vuoksi olisi enää voineet hoitaa kuljetuksia. Tämän johdosta Merenkulkulaitos ilmoitti jäätiedotuksen yhteydessä 22 päivänä joulukuuta 2003, että Suomen satamaan liikennöivä alus, jonka jääluokka on alennettu jääluokkasyväyttä koskevan epäselvyyden vuoksi, voi saada toistaiseksi erivapauden liikenneajoituksesta ja jatkaa liikennöintiään aikaisemman jääluokan perusteella. Aluksen jäissäkulkuominaisuudet ja jäävahvistuksessa olevan puutteen vähäisyys varmistetaan aina tapauskohtaisesti ennen erivapauden myöntämistä.

## 2 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

### 2.1 Tavoitteet

Jääluokan määräytymisestä aiheutuvat ongelmat on väliaikaisjärjestelynä voitu hoitaa edellä kuvattulla väylämaksujen ja väylämaksujen jälkimaksatuksen kohtuullistamisella sekä liikenneajoituksista myönnettävillä erivapauksilla. Kohtuullistaminen ja erivapauksien myöntäminen edellyttää kuitenkin jäykkää hakemusmenettelyä ja lukuisia yksittäistapauksissa tehtäviä hallintopäätöksiä, jotka ovat esimerkiksi liikenneajoituksista annettavien erivapauksien osalta matkakohtaisia. Haku-prosessi muodostaa laivanisännälle liikenneajoituskaudella riskitekijän, joka myös estää pitkäaikaisen sopimusten tekemisen rahdinantajien kanssa.

Tilanteen voidaan olettaa myös jatkuvan pitkään, sillä nyt kohtuullistettuja väylämaksuja joudutaan kohtuullistamaan samoille aluksille myös tulevaisuudessa. Vuoden 2004 väylämaksut on kohtuullistettu aluksen aikaisemman jääluokan tasolle niille aluksille, joiden jääluokkaa on alennettu jäävahvistuksessa olevien vähäisten puutteiden vuoksi. Koska alusten jäävahvistuksen puute vastaa vuoden 1985 jääluokkamääräysten suomenkielistä versiota, ei vilpittömässä mielessä olleisiin laivanomistajiin ole voitu kohdistaa luokan alentamisesta johtuvia lisämaksuseuraamuksia. Ellei jääluokkamääräysten joustavampaa soveltamista mahdollisteta lakiehdotuksen mukaisella tavalla, samalle alukselle joudutaan tekemään vuosittain kyseisen vuoden maksuja koskeva kohtuullistamispäätös.

Lisäksi liikenteeseen voi ilmaantua runsaasti sellaisia aluksia, jotka eivät vielä nykyisen käytännön aikana ole käyneet Suomessa, mutta joilla on yhtäläiset oikeudet väylämaksujen kohtuullistamiseen kuin niitä nyt jo saavilla aluksilla. Luokituslaitosten ja luokituslaitosten kansainvälisen järjestön IACS:n kanssa käytyjen keskustelujen perusteella voidaan arvioida olevan satoja sellaisia aluksia, joiden jäävahvistuksessa on puute, joka vastaa vuoden 1985 jäämaksuluokkamääräysten suomen- sekä toisaalta ruotsin- ja englanninkielisten tekstien välistä eroa.

Nykyiseen ongelmatilanteeseen olisi saatava pikaisesti pysyväisluonteinen ratkaisu. Ehdotettavan lainsäädännön avulla on tarkoitus toimia siten, että alukset, joilla on vähäisiä poikkeuksia jääluokkamääräysten edellyttämistä ominaisuuksista, voisivat saada jääluokkamääräysten joustavammalla

soveltamisella paremman jääluokan merenkulun turvallisuutta kuitenkin vaarantamatta. Lisäksi Merenkululaitos voisi hyväksyä vaihtoehtoisella menetelmällä alukselle määritetyn jääluokan edellyttäen, että alus olisi teknisesti samanarvoinen kuin jääluokkamääräykset edellyttävät. Tällöin voimassaoleva jääluokkatodistus voitaisiin ottaa sellaisenaan väylämaksun määräytymisen ja liikennerajoitusten soveltamisen pohjaksi. Jääluokan määrittämiseen liittyvä ongelma tulisi silloin ratkaistua jo jääluokkaa määrättäessä eikä sen oikeellisuuteen liittyviä teknisiä ongelmia jouduttaisi jälkikäteen ratkomaan maksujen määrittämisen ja liikennerajoitusten yhteydessä.

Tulliviranomaisen jälkimaksatuspäätökset ovat valituskelpoisia. Koska jälkimaksatettavat summat useimmissa tapauksissa ovat suuria, voidaan olettaa, että päätöksistä säännönmukaisesti valitetaan hallinto-oikeuteen. Arvioitaessa tällaisten valitusten menestymismahdollisuuksia on erityistä painoa pantava vilpittömän mielen suojalle, jota on tarkemmin selostettu myös edellä mainituissa asiantuntijalausunnoissa. Se saattaa vaikuttaa voimakkaasti mahdollisten oikeudenkäyntien lopputulokseen..

Jääluokkamääräysten joustavammalla soveltamisella estetään sellaisten tarpeettomien riitojen syntyminen, joissa maksujen määrittäminen perustuu jääluokan alentamiseen aluksen jääluokkaominaisuuksissa olevien vähäisten puutteiden vuoksi. Tähän mennessä hallinto-oikeuksiin on valitettu kuudesta tapauksesta.

## 2.2 Keskeiset ehdotukset

Ehdotetulla lainmuutoksella ei puututtaisi suomalais-ruotsalaisten jääluokkamääräysten sisältöön, vaan ainoastaan niiden suomalaisiin soveltamisvaltuuksiin

Väylämaksulakiin lisättäisiin uusi 12 a §, jossa säädettäisiin tarkkarajaisesti, mistä Merenkululaitos voisi antaa määräyksiä.

12 a §:n 1 momentti vastaisi sisällöltään voimassaolevan lain 12 §:n 3 momenttia. Säännöksen sanamuotoa ehdotetaan kuitenkin tarkennettavaksi. Merenkululaitos **antaisi** jatkossakin jääluokkamääräykset ja vahvistaisi luettelon suomalaisia jääluokkia vastaavista hyväksytyjen luokituslaitosten antamista luokitusmerkinnöistä.

Merenkululaitos voisi myös hyväksyä vaihtoehtoisella menetelmällä alukselle määritetyn jääluokan. Edellytyksenä olisi, että alus on tällä tavalla rakennettuna teknisesti samanarvoinen jäissäkulkukyvyltään kuin, jos olisi noudatettu jääluokkamääräyksiä.

Lakiin lisättäisiin myös säännös siitä, että Merenkululaitos voisi antaa alukselle erivapauden kuulua parempaan jääluokkaan, jos erivapauden myöntämiseen on erityisiä syitä ja jos aluksella on vain vähäinen poikkeama jääluokkamääräyksistä. Erivapauden myöntämisen edellytyksenä olisi lisäksi, että alus on liikennöinyt vaikeuksitta jääolosuhteissa tai aluksen jäissäkulkukyvyn voidaan muutoin arvioida olevan hyvä. Samojen piirustusten perusteella rakennetuille aluksille voitaisiin antaa erivapaus, jos joku niistä on liikennöinyt vaikeuksitta Itämeren jääolosuhteissa.

### 3 Esityksen vaikutukset

#### 3.1 Taloudelliset vaikutukset

Lakiehdotuksella ei muuteta väylämaksun määräytymisen perusteita, jotka ovat edelleen aluksen jääluokka ja nettovetoisuus. Valtion talousarvioesityksessä vuodelle 2005 on väylämaksutulojen määräksi arvioitu 73,7 miljoonaa euroa, johon tällä esityksellä ei ole vaikutusta.

Jääluokkamääräysten joustavamman soveltamisen seurauksena voidaan välttää tarpeettomia ja taloudellisesti raskaita jälki- ja lisämaksustoimia, jotka sitovat maksuvelvollisen käyttövaroja kohtuullistamisratkaisuihin saakka. Tällä tavoin lakiehdotus helpottaa maksuvelvollisten laivanisäntien ja laivanselvittäjien asemaa.

#### 3.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Esityksellä ei ole organisaatio- ja henkilöstövaikutuksia. Lakiehdotuksen mahdollistamalla jääluokkamääräysten joustavammalla soveltamisella vältetään tarpeettomia jälkimaksustoimia, jotka ovat aiheuttaneet viranomaisille merkittävästi lisätoita. Merenkululaitoksessa on selvitelty alusten jääluokkien oikeellisuutta ja ratkaistu erilaisia kohtuullistamishakemuksia. Jälkimaksustoimet ovat puolestaan työllistäneet tulliviranomaisia huomattavassa määrin.

#### 3.3 Ympäristövaikutukset

Esityksellä ei ole ympäristövaikutuksia. Vaikka lakiehdotuksen mukaan tietyille aluksille voitaisiin antaa parempi jääluokka kuin minkä ne nyt saisivat, ei tälläkään ole negatiivisia ympäristövaikutuksia. Useassa tapauksessa olisi kyse aluksista, jotka ovat liikenneineet tällä paremmalla jääluokalla jo aikaisemmin, ja alukset poikkeaisivat vain vähäisessä määrin niille vahvistettujen jääluokkien vaatimuksista.

Aluksille ei ole tapahtunut jäävaurioita sen takia, että niillä on ollut parempi jääluokka kuin mikä niillä todellisuudessa olisi kuulunut olla. Alukset ovat myös selvinneet jääolosuhteissa hyvin korkeamman jääluokan edellyttämällä tavalla.

### 4 Asian valmistelu

#### 4.1 Valmisteluvaiheet ja -aineisto

Esitys on valmisteltu virkamiestyöryhmässä, jonka liikenne- ja viestintäministeriö asetti 13 päivänä tammikuuta 2004 uudistamaan väylämaksulainsäädäntöä. Toimeksiannon mukaan työryhmän tuli erillisenä tehtävänä kiireellisesti ja viimeistään 16 päivään helmikuuta 2004 mennessä toimittaa ministeriölle ehdotus siitä, miten jääluokkamääräysten antamiseen liittyvät epäselvyydet ja muut väylämaksuepäselvyydet hoidetaan niin, että tarpeettomilta jälkimaksatuksilta vältytään ja jo syntyneet ongelmat voidaan hoitaa oikeudellisesti kestäväällä tavalla sekä miten epäselvyydet voidaan vastaisuudessa välttää.

Työryhmä antoi väliraportin 12 päivänä helmikuuta 2004, jossa se esitti, että Merenkululaitosta kehoitettaisiin jatkamaan väylämaksujen kohtuullistamispäätösten tekemistä ja että ehdotus tilanteen pysyväksi ratkaisuksi tehdään väylämaksulainsäädännön kokonaisuudistuksen yhteydessä.

Työryhmä päätti kuitenkin valmistella ennen kokonaisuudistusta erillisen esityksen väylämaksulain muuttamiseksi jääluokkiin liittyvien epäselvyyksien ratkaisemiseksi. Merenkululaitoksen ja luoki-

tuslaitosten välisten keskustelujen perusteella on ilmeistä, että liikenteessä on arvioitua enemmän aluksia, joiden luokitustodistuksen jääluokkamerkintä ei täytä jääluokkamääräysten vastaavan jääluokan edellytyksiä. Useassa tapauksessa kyse on pienistä puutteista, joiden osalta voidaan vedota vuoden 1985 jäämaksuluokkamääräyksissä oleviin eri kielisten määräysten väliseen eroon. Ongelman hoitaminen Merenkululaitoksen aluskohtaisilla väylämaksujen kohtuullistamispäätöksillä ja liikennöintiin annettavilla erivapauksilla tulee kysymykseen vain tilapäisenä ratkaisuna siihen liittyvän hallintobyrokratian ja asiakkaille koituvan epävarmuuden takia.

Lakiehdotus ei rajoita väylämaksulain laajempaa tarkastelua työryhmän jatkotyöskentelyssä, koska lakiehdotus koskee ainoastaan Merenkululaitoksen toimivaltuuksia aluksen jääluokkaa vahvistettaessa.

#### **4.2 Lausunnot ja niiden huomioonottaminen**

Työryhmän esitysluonnosta on käsitelty liikenne- ja viestintäministeriön asettamassa ohjausryhmässä, joka koostuu teollisuuden, varustamojen, laivameklareiden, satamaoperaattoreiden ja huolitsijoiden edustajista. Tullihallitukselta on pyydetty esitysluonnoksesta lausunto.

Ohjausryhmään kuuluvat Suomen Varustamoyhdistys ry, Ålands Redarförening r. f., Suomen Satamaliitto ry, Oulun Kauppakamari sekä Teollisuuden ja Työnantajain Keskusliitto ovat puoltaneet ehdotusta.

Tullihallituksella ei ole huomauttamista ehdotuksesta. Tullihallituksen lausunnossa todetaan, että ilman lainsäädännön muutosta väylämaksujen jälkikäteinen huojentaminen muodostuisi yleiseksi menettelytavaksi. Tämä vakiinnuttaisi jälkimaksatuksista johtuvan lisätyön määrän ja aiheuttaisi tulliviranomaiselle vähäisen, mutta pysyvän lisähenkilöstön tarpeen. Jälkimaksatus- ja huojennussäännösten soveltamisen pitää olla poikkeuksellista suhteessa normaalissa järjestyksessä kannettavaan väylämaksuun.

Ohjausryhmään kuuluva Rahtialusyhdistys ry on vastustanut ehdotuksen mukaisen harkintavallan antamista Merenkululaitokselle. Rahtialusyhdistyksen mielestä ne alukset, jotka täyttävät jääluokkamääräykset, joutuvat huonompaan asemaan kuin ne, joiden jääluokka vahvistetaan erivapauden perusteella. Rahtialusyhdistyksen lausunnon mukaan alus on siirrettävä alempaan jääluokkaan, jos alus ei täytä jääluokkamääräyksiä. Vaihtoehtona jääluokan alentamiselle on aluksen korjaaminen tai lastimerkin siirtäminen siten, että alus täyttää jääluokkamääräysten mukaisen korkeamman jääluokan edellytykset. Laki tulisi vääristämään vapaata kilpailua ja asettamaan määräyksiä noudattavat varustamot huonompaan taloudelliseen asemaan.

Rahtialusyhdistyksen lausunnossa kiinnitetään huomiota siihen, että perustuslain 80 §:n 2 momentti edellyttää, että viranomaisella annettu valtuutus oikeussääntöjen antamiseen on täsmällisesti rajattu. Lakiehdotuksen 12 a §:n 3 momentissa ehdotetun erivapauden myöntäminen edellyttää, että alus poikkeaa jääluokkamääräyksistä vähäisessä määrin. Rahtialusyhdistyksen mukaan lakiteksti ei tältä osin ole tarkka.

Rahtialusyhdistyksen lausuman johdosta on todettava, että Merenkululaitoksen vaatimus jääluokkamääräysten ehdottoman tarkasta noudattamisesta on aiheuttanut esityksessä kuvattuja jääluokan alenemisia ja väylämaksuongelmia, jotka koskevat laajaa alusjoukkoa. Ellei Merenkululaitoksen valtuuksia laajenneta esitetyllä tavalla, ongelmat tulevat jatkumaan.

Lakiehdotuksessa Merenkululaitokselle annettavat valtuudet on pyritty määrittelemään niin tarkkarajaisesti ja täsmällisesti kuin mahdollista. Lakiehdotuksen yksityiskohtaisissa perusteluissa kuvataan esimerkeillä, millaisia voisivat olla vähäiset poikkeamat jääluokkamääräyksistä, joiden perusteella alukselle voitaisiin myöntää erivapaus kuulua parempaan jääluokkaan.

Ne alukset, joiden jääluokka on koko ajan ollut kunnossa, eivät voi joutua eriarvoiseen asemaan suhteessa erivapauden saaviin aluksiin. Merenkululaitoksen hankkiman asiantuntijalausunnon mukaan tällaiset alukset eivät ole kärsineet taloudellisia menetyksiä jääluokkamääräyksiin liittyvien epäselvyyksien johdosta. Sellaisten alusten asemaa, jotka ovat tehneet korjaustoimenpiteitä tai muuttaneet lastimerkkiä jääluokan säilyttämiseksi, ei tämän lakiehdotuksen yhteydessä ole mahdollista ratkaista.

Suomen Laivameklariliitto ry on lausunnossaan puoltanut lakiehdotusta, mutta ehdottanut väylämaksulakiin lisäksi muutoksia, jotka ottavat laivanselvittäjän aseman paremmin huomioon. Suomen Laivameklariliitto ehdottaa, että laivanselvittäjän vastuu väylämaksusta rajoitetaan yhdeksi vuodeksi vastaamaan merilaissa olevan meripanttioikeuden aikarajaa. Lisäksi laivanselvittäjän vastuuta pitäisi rajoittaa väylämaksulain 18 §:n ja 23 §:n mukaan määräytyvissä jälkimaksuissa.

Suomen Laivameklariliiton mukaan väylämaksulain jälkimaksatussäännökset ovat epäoikeudenmukaisia ja kohtuuttomia erityisesti laivanselvittäjiä kohtaan, koska laivanselvittäjän meripanttioikeus ei anna vastaavaa suojaa selvittäjän vastasaatavalle. Laivanselvittäjän näin laajalle henkilökohtaiselle vastuulle ei ole nykyään perustetta.

Suomen Laivameklariliiton lausuman johdosta todetaan, että laivanselvittäjien asemaa maksuvelvollisena tullaan tarkastelemaan väylämaksutyöryhmän jatkotyöskentelyssä. Lakiehdotus parantaa laivanselvittäjien asemaa, koska vähäisistä poikkeamista aluksen jääluokalta vaadittavissa ominaisuuksissa ei jatkossa seuraisi väylämaksujen kohoamista ja jälkimaksatustoimenpiteitä. Jos jääluokka alenee muun syyn vuoksi, maksuseuraamukset ovat yhtäläiset sekä laivanisäntien että laivanselvittäjien osalta.



## YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

### 1 Lakiehdotuksen perustelut

**12 §. Jääluokka.** Väylämaksulain 12 §:n 3 momentissa säädetään, että Merenkululaitos antaa tarkemmat määräykset talviliikennevaatimuksista, joista ilmenevät eri jääluokkien väliset erot, sekä vahvistaa luettelon hyväksytyjen luokituslaitosten antamia luokitusmerkintöjä vastaavista suomalaisista jääluokista. Tämä säännös ehdotetaan kumottavaksi. 12 §:n 3 momenttia vastaava säännös siirrettäisiin ehdotettuun uuteen 12 a §:ään.

**12 a §. Jääluokkamääräykset ja niistä poikkeaminen.** Väylämaksulakiin ehdotetaan lisättäväksi uusi 12 a §, johon koottaisiin tarkkarajaiset ja täsmälliset valtuutussäännökset, joiden nojalla Merenkululaitos voisi antaa oikeussääntöjä säännöksessä määrätystä asioista. Merenkululaitoksen antamat määräykset olisivat hyvin teknisluonteisia säännöksiä. Säännöksen mukaan Merenkululaitos myös vahvistaisi luettelon suomalaisia jääluokkia vastaavista hyväksytyjen luokituslaitosten antamista luokitusmerkinnöistä. Säännöksessä säädettäisiin myös, miten Merenkululaitoksen antamista jääluokkamääräyksistä voidaan poiketa.

12 a §:n 1 momentti vastaisi sisällöltään voimassaolevan lain 12 §:n 3 momenttia. Merenkululaitos on antanut 12 §:n 3 momentin nojalla 20 päivänä syyskuuta 2002 Merenkululaitoksen määräykset aluksen rakennetta ja konetehoa koskevista talviliikennevaatimuksista (jääluokkamääräykset). Nämä määräykset on laadittu Ruotsin merenkulkuviranomaisten kanssa ja ne vastaavat pääpiirteissään Ruotsin vastaavia määräyksiä.

Merenkululaitos myös vahvistaisi luettelon suomalaisia jääluokkia vastaavista hyväksytyjen luokituslaitosten antamista luokitusmerkinnöistä. Näin on säädetty myös voimassaolevassa 12 §:n 3 momentissa. Tämän säännöksen nojalla Merenkululaitos on 27 päivänä marraskuuta 2002 vahvistanut luettelon hyväksytyjen luokituslaitosten antamia luokitusmerkintöjä vastaavista suomalaisista jääluokista.

Ehdotettu 12 a §:n 2 momentti liittyy kiinteästi ehdotettuun 1 momenttiin. Tämän säännöksen mukaan Merenkululaitos voisi hyväksyä vaihtoehtoisella menetelmällä alukselle määritetyn jääluokan edellyttäen, että alus on siten rakennettuna teknisesti samanarvoinen jäissäkulkukyvyltään kuin, jos aluksen jääluokka olisi vahvistettu 1 momentissa tarkoitettujen määräysten mukaisesti. Säännös koskisi pääasiassa yksittäisiä aluksia. Hyväksymispäätös voisi kuitenkin koskea myös alussarjaa, jossa useampia aluksia on rakennettu samojen piirustusten mukaan.

Vaihtoehtoista tapaa määrittää aluksen jääluokka tarvitaan, koska laivanrakennustekniikka kehittyi nopeasti. Jääluokkamääräysten muuttaminen on puolestaan hitaampi menettely, koska ne laaditaan yhdessä ruotsalaisten merenkulkuviranomaisten ja kansainvälisten luokituslaitosten kanssa. Lisäksi alusten rakentaminen on siirtynyt Suomen, jopa Euroopan rajojen ulkopuolelle ja tämä kehitys on tuonut mukanaan 1 momentin mukaisiin jääluokkamääräyksiin tulkintaongelmia. Vaihtoehtoisella tavalla voitaisiin määrittää muun muassa jääluokkamääräyksistä poikkeavia rakenneratkaisuja.

Esimerkkinä voidaan mainita rungon rakenteellista suunnittelua koskevissa jääluokkamääräyksissä olevat pitkittäisille kaarille annetut kaarivälirajoitukset. Määräysten mukaan jääluokissa I A Super ja I A kaariväli ei saa ylittää 0,35 metriä. Jääluokissa I B ja I C suurin sallittu kaariväli on 0,45 metriä. Viime vuosina on kuitenkin Kaukoidän telakoilla alettu rakentaa suuria öljysäiliöaluksia, joissa on pitkittäinen kaarijärjestelmä. Kyseisten alusten kuollut paino on noin 100 000 dwt – 150 000 dwt. Kyseiset telakat ilmoittivat, että heidän automaattiset hitsauslaitteensa eivät mahdu määräyksissä annettuihin kaariväleihin ja siksi ne pyysivät lupaa käyttää suurempia kaarivälejä. Toivomuksena oli myös rakentaa alukset ilman, että pitkittäiset kaaret tuetaan polvioilla

kehyskaariin, koska näin rakennuskustannuksia voidaan merkittävästi alentaa. Näiden ongelmien ratkaisemiseksi Merenkululaitos ja Teknillinen Korkeakoulu laativat yhdessä luokituslaitosten kanssa ohjeet, joiden avulla nykyisistä määräyksistä poikkeavat rakenteet voidaan hyväksyä. Ohjeissa on annettu jääkuormitus kaarien ja levyjen mitoittamista varten. Jääluokkamääräyksistä poikkeavat rakenteet tulee mitoittaa epälineaariseen elementtimenetelmään perustuvaa laskentaohjelmaa käyttäen. Määräyksistä poikkeavien rakenteiden turvallisuus taataan siten, että annetun jääkuorman aikaansaamat muodonmuutokset eivät ylitä määräysten mukaan rakennetun rakenteen muodonmuutoksia. Lopputuloksena saadaan aikaan rakenne, joka on yhtä turvallinen kuin jääluokkamääräysten mukaan rakennettu rakenne, mutta se on helpompi valmistaa.

On myös huomattava, että on Suomen edun mukaista, että liikenteeseen tulee uusia jäävahvistettuja suuria öljysäiliöaluksia, jotta esimerkiksi Primorskin liikenteeseen on talviaikana tarjolla riittävästi jäävahvistettua säiliöalustonnistoa. Tämän vuoksi on tärkeää, että Merenkululaitos pyrkii joustavasti ratkaisemaan jääluokkamääräysten soveltamiseen liittyviä ongelmia, kuitenkin niin että jääluokkiin rakennetuilta aluksilta vaadittava turvallisuustaso säilyy.

12 a §:n 3 momentissa säädettäisiin, että Merenkululaitos voisi hakemuksesta myöntää alukselle erivapauden kuulua parempaan jääluokkaan, kuin 1 momentissa tarkoitettujen jääluokkamääräykset edellyttävät, jos erivapauden myöntämiseen on erityisiä syitä ja jos alus poikkeaa vain vähäisessä määrin kyseistä jääluokkaa koskevista määräyksistä.

Säännöselähdöksessä mainittu erityinen syy voisi olla esimerkiksi se, että luokituslaitoksen todistus, jonka perusteella jääluokka on vahvistettu sisältää virheellisen tiedon aluksen jäissäkulkukyvystä. Luokituslaitoksen todistukseen on aluksella saatettu merkitä virheellinen jääluokka, vaikka esimerkiksi aluksen jäävahvistuksessa tai konetehossa on ollut vähäisiä puutteita. Merkitystä on sillä, kuinka merkittävästä virheestä tai puutteesta on kyse suhteessa luokituslaitoksen antamaan virheelliseen tietoon aluksen jäissäkulkukyvystä. Tarkoitus ei ole, että luokituslaitoksen antama virheellinen tieto kaikissa tapauksissa muodostaisi sellaisen erityisen syyn, jonka perusteella alukselle voidaan myöntää erivapaus kuulua parempaan jääluokkaan.

Jos Merenkululaitoksen tarkastaja tai laitoksen valtuuttama ulkopuolinen tarkastaja on hyväksytyn luokituslaitoksen antaman todistuksen perusteella vahvistanut alukselle paremman jääluokan kuin 1 momentissa tarkoitettujen jääluokkamääräykset edellyttävät ja antanut alukselle sen perusteella jääluokkatodistuksen, Merenkululaitos voisi päättää, että alus säilyttää tämän jääluokkansa. Edellytyksenä on, että jääluokan alentaminen olisi ilmeisen kohtuutonta ja aluksella on vain vähäinen poikkeama jääluokkamääräyksistä.

Erityisen syyn vaatimus rajaa erivapauden myöntämisen niihin aluksiin, joiden kohdalla on vähäisiä poikkeamia jääluokkamääräysten edellyttämistä ominaisuuksista aluksella olevasta jääluokasta. Alukset, joiden aikaisemmassa jääluokassa ei ole todettu ongelmia, eivät kuulu erivapauden piiriin. Professori Kaarlo Tuorin Merenkululaitokselle antamassa asiantuntijalausunnossa on todettu, että tällaisten alusten omistajat eivät ole kärsineet eivätkä voi jatkossakaan kärsiä jääluokkamääräykseen liittyneiden epäselvyyksien vuoksi taloudellisia menetyksiä. Niillä ei ole perustetta edellyttää väylämaksujen kohtuullistamista jos ne esimerkiksi nostaisivat alustensa lastiviivaa siten, että niiden jääluokka laskisi.

Vähäisenä poikkeuksena jääluokkamääräyksistä voitaisiin pitää esimerkiksi vähäistä poikkeamaa aluksen konetehossa tai sen rungon tai koneiston jäävahvistuksessa. Vähäisenä poikkeamana aluksen konetehossa voidaan pitää noin 5 prosenttia alemmaa konetehoa jääluokkamääräyksissä säädetystä tehosta. Suurempikin poikkeama voidaan hyväksyä, jos voidaan esimerkiksi laskelmin tai mittauksin osoittaa, että aluksen kuljetuskoneiston aikaansaama työntö on suurempi tai yhtä suuri kuin jääluokkamääräysten kaavan antama kulkuvastus. Vähäisenä poikkeuksena aluksen rungon jäävah-

vistuksessa voidaan pitää esimerkiksi sitä, että aluksen jäävahvistuksen pystysuora ulottuvuus kaarien ja/tai levyjen vahvistuksen osalta on noin 0,2 metriä liian pieni. Vähäiset poikkeamat vaaditussa levyn paksuudessa, noin 1 millimetriä, tai kaarien taivutusvastuksessa (5 prosenttia pienempi kuin vaadittu taivutusvastus) voidaan myös hyväksyä. Koneiston jäävahvistuksen osalta voidaan hyväksyä luokituslaitosten esittämät vahvistukset, vaikka ne jonkin verran poikkeaisivatkin jääluokkamääräysten mukaisista vahvistuksista.

Erivapauden myöntämisen edellytyksenä olisi lisäksi, että alus on liikennöinyt vaikeuksitta jääolosuhteissa tai aluksen jäissäkulkukyvyn voidaan aluksen ominaisuuksien perusteella muutoin arvioida olevan hyvä. Jos alus on ongelmitta liikennöinyt useiden vuosien ajan jääolosuhteissa Itämerellä, voidaan katsoa, että aluksen jäävahvistus ja konetehto täyttävät kyseisen jääluokan vaatimukset vähäisistä poikkeamista huolimatta. Tällöin erivapaus voidaan myöntää myös kyseisen aluksen sisaraluksille, jotka on rakennettu samojen piirustusten mukaan kuin kyseessä oleva alus, vaikka ne eivät olisikaan liikennöineet vastaavassa määrin jääolosuhteissa. Erivapautta koskevassa päätöksessä on yksilöitävä, mihin jääluokkaan aluksen katsotaan erivapaudella kuuluvan.

Kun Merenkululaitos tekee päätöksen erivapauden myöntämisestä tulee sen perustaa päätöksensä tilanteen kokonaisuarkintaan.

**13 §. Jääluokan vahvistaminen.** Väylämaksulain 13 §:n 3 momentin 1 ja 3 kohtiin ehdotetaan tehtäväksi uudesta 12 a §:stä johtuvat muutokset. Voimassaolevassa laissa viittaukset 1 ja 3 kohdissa ovat 12 §:n 3 momenttiin, jossa säädetään seikoista, jotka nyt ehdotetaan siirrettäväksi uuden 12 a §:n 1 momenttiin. Pykälän 3 momentin 1 kohdassa oleva viittaus korjattaisiin koskemaan 12 a §:n 1 momenttia ja 3 kohdassa oleva viittaus tehtäisiin koko 12 a §:ään. Pykälän 3 momentin 2 kohta ei ehdoteta muutettavaksi.

## **2 Voimaantulo**

Aluksen jääluokkaominaisuuksissa todetuista vähäisistä puutteista johtuvat jääluokkien alentamiset ja tarpeettomat jälkimaksatukset olisi saatava loppumaan mahdollisimman pian. Koska väylämaksulain maksuvapautusjärjestelmä on sidottu kalenterivuoden aikana suoritettuihin maksuihin, lain voimaantulo olisi tärkeä ajoittaa kalenterivuoden alkuun. Tämän vuoksi laki ehdotetaan tulevaksi voimaan 1 päivänä tammikuuta 2005.

Väylämaksulain kumottavan 12 §:n 3 momentin nojalla annetut Merenkululaitoksen määräykset jäävät voimaan.

## **3 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys**

Lakiehdotuksessa ei puututa perustuslain (731/1999) suojaamiin perusoikeuksiin.

Lakiehdotuksen valtuutussäännökset on laadittu siten, että ne ovat sopusoinnussa perustuslain kanssa. Perustuslain 80 §:n 2 momentin mukaan myös muu viranomaisen voidaan lailla valtuuttaa antamaan oikeussääntöjä määrätyistä asioista, jos siihen on sääntelyn kohteeseen liittyviä erityisiä syitä eikä sääntelyn asiallinen merkitys edellytä, että asiasta säädetään lailla tai asetuksella. Tällaisen valtuutuksen tulee olla soveltamisalaltaan täsmällisesti rajattu. Jääluokkamääräykset sisältävät hyvin teknisiä määräyksiä ja myös teknisiä kaavoja sekä rakennepiirustuksia. Sen vuoksi katsotaan olevan perustuslain 80 §:n 2 momentissa tarkoitettuja erityisiä syitä valtuuttaa Merenkululaitos edelleen antamaan oikeussääntöjä näistä asioista.

Lakiehdotus on muutenkin sopusoinnussa perustuslain kanssa, minkä vuoksi se voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä.

## LAKIEHDOTUS

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

### Laki väylämaksulain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*kumotaan* 16 päivänä elokuuta 2002 annetun väylämaksulain (708/2002) 12 §:n 3 momentti,  
*muutetaan* 13 §:n 3 momentti ja  
*lisätään* lakiin uusi 12 a § seuraavasti:

#### 12 a §

##### *Jääluokkamääräykset ja niistä poikkeaminen*

Merenkulkulaitos antaa jääluokkamääräykset, joista ilmenevät aluksen rakennetta ja konetehoa koskevat talviliikennevaatimukset sekä eri jääluokkien väliset erot. Merenkulkulaitos vahvistaa luettelon suomalaisia jääluokkia vastaavista hyväksytyjen luokituslaitosten antamista luokitusmerkinnöistä.

Merenkulkulaitos voi hyväksyä vaihtoehtoisella menetelmällä alukselle määritetyn jääluokan edellyttäen, että alus on siten rakennettuna teknisesti samanarvoinen jäissäkulkukyvyltään kuin, jos aluksen jääluokka olisi vahvistettu 1 momentissa tarkoitettujen määräysten mukaisesti.

Merenkulkulaitos voi hakemuksesta myöntää alukselle erivapauden kuulua parempaan jääluokkaan, kuin 1 momentissa tarkoitettujen määräykset edellyttävät, jos erivapauden myöntämiseen on erityisiä syitä ja jos alus poikkeaa vain vähäisessä määrin kyseistä jääluokkaa koskevista määräyksistä. Erivapauden myöntämisen edellytyksenä on lisäksi, että alus on liikennöinyt vaikeuksista jääolosuhteissa tai aluksen jäissäkulkukyvyn voidaan aluksen ominaisuuksien perusteella muutoin arvioida olevan hyvä. Erivapautta koskevassa päätöksessä on yksilöitävä, mihin jääluokkaan aluksen katsotaan erivapaudella kuuluvan.

#### 13 §

##### *Jääluokan vahvistaminen*

-----

Jääluokka vahvistetaan:

- 1) suomalaisia jääluokkia vastaavista hyväksytyjen luokituslaitosten antamista luokitusmerkinnöistä Merenkulkulaitoksen 12 a §:n 1 momentin nojalla vahvistaman luettelon perusteella;
- 2) hyväksytyyn luokituslaitoksen antaman erillisen todistuksen perusteella; taikka
- 3) Merenkulkulaitoksen 12 a §:n perusteella tekemällä aluskohtaisella päätöksellä.

---

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä tammikuuta 2005.