

**Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om driftskompatibilitet för elektroniska vägtullsystem**

**PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

I denna proposition föreslås det att det stiftas en ny lag om driftskompatibilitet för elektroniska vägtullsystem. Genom lagen upphävs den gällande lagen med samma namn.

Genom den föreslagna lagen genomförs ett direktiv om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem och underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om underlåtenhet att betala vägavgifter. I direktivet förutsätts inte att elektroniska vägtullsystem införs och i propositionen granskas inte något införande av sådana system.

De bestämmelser om vägtullsystem som ingår i propositionen har inga direkta konsekvenser för Finland. De föreslagna bestämmelserna gäller i huvudsak den tekniska driftskompatibiliteten hos elektroniska vägtullsystem. Genom propositionen förtydligas rättigheterna och skyldigheterna för aktörerna inom det Europeiska systemet för elektroniska vägtulltjänster (EETS). Bestämmelserna i den föreslagna lagen motsvarar innehållsmässigt i huvudsak bestämmelserna i den gällande lagen, men de uppdateras så att de motsvarar den ändrade EU-lagstiftningen. I lagen införs de nya bestämmelser om gränsöverskridande informationsutbyte vid underlåtenhet att betala vägavgifter som förutsätts i EU-lagstiftningen. Dessutom görs det vissa tekniska ändringar i lagen.

Lagen avses träda i kraft hösten 2021.

**INNEHÅLL**

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL .....	1
MOTIVERING.....	3
1 Bakgrund och beredning .....	3
1.1 Bakgrund.....	3
1.2 Beredning .....	3
2 EU-rättsaktens målsättning och huvudsakliga innehåll .....	4
3 Nuläge och bedömning av nuläget.....	6
4 Förslagen och deras konsekvenser.....	9
4.1 De viktigaste förslagen .....	9
4.2 De huvudsakliga konsekvenserna .....	10
4.2.1 Ekonomiska konsekvenser .....	10
4.2.2 Konsekvenser för myndigheternas verksamhet .....	10
4.2.3 Samhälleliga konsekvenser.....	11
4.2.4 Konsekvenser i fråga om dataskydd .....	11
5 Alternativa handlingsvägar .....	13
5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser.....	13
5.2 Handlingsmodeller som planeras eller används i andra medlemsstater.....	13
6 Remissvar.....	13
7 Specialmotivering .....	14
8 Ikraftträdande .....	32
9 Verkställighet och uppföljning .....	32
10 Förhållandet till grundlagen samt lagstiftningsordning .....	33
LAGFÖRSLAG.....	36
Lag om driftskompatibilitet för elektroniska vägtullsystem .....	36

## MOTIVERING

### 1 Bakgrund och beredning

#### 1.1 Bakgrund

Beredningen av propositionen har föranletts av att Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/520 om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem och om underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om underlåtenhet att betala vägavgifter i unionen (nedan *EETS-direktivet*) måste genomföras nationellt. Direktivet antogs den 19 mars 2019. Medlemsstaterna ska senast den 19 oktober 2021 sätta i kraft de nationella bestämmelser som är nödvändiga för att följa direktivet.

I EETS-direktivet föreskrivs det om förutsättningarna för driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem inom Europeiska unionen och om gränsöverskridande informationsutbyte om underlåtenhet att betala vägavgifter. I Finland tillämpas inga vägtullar eller vägavgifter. EETS-direktivet förpliktar inte heller medlemsländerna att införa sådana. Finland ska ändå i sin nationella lagstiftning sätta i kraft de bestämmelser som är nödvändiga för att följa direktivet. Således ingår i propositionen ett lagförslag om de tekniska och andra krav som elektroniska vägtullsystem ska uppfylla, men vägtullar tas inte i bruk genom denna proposition. I propositionen granskas därför inte heller införandet av vägtullar i Finland.

EETS-direktivet är ett omarbetat direktiv. Den tidigare EU-lagstiftningen har genomförts nationellt genom lagen om driftskompatibilitet för elektroniska vägtullsystem (21/2014), som föreslås bli upphävd och ersättas med en helt ny lag. Eftersom systematiken i det omarbetade direktivet och t.ex. definitionerna i det har förändrats i stor utsträckning, har man vid beredningen av propositionen gått in för att föreslå att en ny lag stiftas.

#### 1.2 Beredning

##### *Beredningen av EU-rättsakten*

Den 31 maj 2017 lade kommissionen fram ett förslag till reform av trafiken och rörligheten i Europa. Syftet med förslaget har varit att hjälpa branschen att förbli konkurrenskraftig och att på ett socialt rättvist sätt övergå till ren energi och digitalisering. Kommissionens förslag innehöll ett antal initiativ som syftade till att förbättra trafiksäkerheten, främja rättvisare vägavgifter, minska koldioxidutsläppen, luftföroreningarna och trafikstockningarna, minska byråkratin, bekämpa svartjobb och se till att arbetstagarna har lämpliga arbetsvillkor och viloperioder.

I kommissionens förslag ingick tre åtgärdsförslag som påverkar varandra. Två av åtgärdsförslagen gällde en ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer (Eurovinjettdirektivet). Det tredje åtgärdsförslaget gällde kommissionens förslag (COM (2017) 280 final) till EETS-lagstiftning, som omfattade de då gällande [Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/52/EG](#) om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem i gemenskapen, nedan *driftskompatibilitetsdirektivet*, och [kommissionens beslut 2009/750/EG](#) om definitionen av det europeiska systemet för elektroniska vägtullar och tekniska uppgifter för detta, nedan *EETS-beslutet*.

Syftet med kommissionens förslag till EETS-reglering var att avhjälpa bristerna i bestämmelserna om elektroniska vägtullsystem och att effektivisera uppnåendet av dess mål. Enligt kom-

## RP 115/2021 rd

missionen orsakade sinsemellan inkompatibla vägtullsystem extra kostnader och bördor för användare och myndigheter. Man hade redan tidigare försökt åtgärda bristerna genom ändringar i EU-lagstiftningen, men största delen av målen för lagstiftningen blev uppnådda.

Statsrådet överlämnade en U-skrivelse till riksdagen ([U 38/2017 rd](#)) den 5 juli 2017. I U-skrivelsen konstaterades det att förslaget om EETS inte skulle ha några direkta konsekvenser för Finland. Det är klart att EETS-tjänster inte kommer att skapas på marknaden inom ramen för lagstiftningen. På längre sikt skulle genomförandet av EETS-tjänsterna i enlighet med målen förbättra väganvändarnas service på EU:s vägnät, främja utvecklingen av tekniken för vägavgifter och sänka kostnaderna för att driva in avgifter.

Enligt statsrådet är det bra och en absolut förutsättning att varje medlemsstat själv får bestämma om vägavgifter eller vägtullar ska införas eller inte. Direktivförslaget gav medlemsstaterna tillräcklig flexibilitet och valfrihet. Statsrådet understödde förslaget, eftersom det skulle underlätta uppkomsten av EETS-tjänster och kunna minska kostnaderna för lastbilstrafik utomlands. Statsrådet ansåg att de bestämmelser i förslaget som gällde delegering av befogenheter till Europeiska kommissionen var ändamålsenliga och noggrant avgränsade. Riksdagens kommunikationsutskott meddelade i sitt utlåtande att det delade statsrådets ståndpunkt ([KoUU 14/2017 rd](#)).

EETS-direktivet antogs den 19 mars 2019. Detta omarbetade direktiv innebar betydande förändringar jämfört med det tidigare direktivet, och därför beslutades det av tydlighetsskäl att det skulle antas i form av ett nytt direktiv.

### *Beredningen av propositionen*

Propositionen har beretts vid kommunikationsministeriet. Transport- och kommunikationsverket har hörts vid beredningen.

Utkastet till regeringsproposition var på remiss mellan den 12 maj och den 11 juni 2021. Begäran om utlåtande skickades till sammanlagt 23 instanser. Totalt 12 yttranden lämnades in. Det har gjorts ett sammandrag av remissyttrandena. Propositionen har också skickats för kännedom till landskapet Åland, eftersom ärendet i enlighet med 18 § i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) hör till landskapets behörighet.

Beredningsunderlaget till regeringspropositionen finns allmänt tillgängligt på finska i statsrådets tjänst för projektinformation på adressen <https://valtioneuvosto.fi/sv/projektet?tunnus=LVM027:00/2021>.

## **2 EU-rättsaktens målsättning och huvudsakliga innehåll**

I EETS-direktivet föreskrivs det om förutsättningarna för driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem och för underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om underlåtenhet att betala vägavgifter inom hela Europeiska unionen. I direktivet föreskrivs det inte om obligatoriska vägavgifter, och därför kan medlemsstaterna också i fortsättningen själva besluta om de tar i bruk vägavgifter. Med Europeiska systemet för elektroniska vägtulltjänster (European Electronic Toll Service, EETS) avses en vägtulltjänst där vägtrafikanten ingår ett avtal med en EETS-leverantör och på basis av avtalet har rätt att använda ett fordon inom ett eller flera EETS-områden. EETS-leverantörer ställer den fordonsutrustning till kundernas förfo-

## RP 115/2021 rd

gande som ska användas som en del av vägtulltjänsten. Med hjälp av fordonsutrustningen samlas det information om hur fordon färdas inom vägtullsområden som omfattas av EETS samtidigt som vägtullen eller vägavgiften fastställs.

Målet med direktivet är att göra elektroniska vägtullsystem driftskompatibla så att de kostnader och bördor som är förknippade med betalning av vägtullar inom unionen kan minskas. Målet för driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem i unionen ska uppnås med hjälp av Europeiska systemet för elektroniska vägtulltjänster (EETS), som ska vara ett komplement till medlemsstaternas nationella elektroniska vägtullsystem. Driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem kräver harmonisering av den teknik som används och av gränssnitten mellan driftskompatibilitetskomponenterna, och i EETS-direktivet utfärdas nya bestämmelser om detta. Enligt direktivet är det önskvärt att uppnå ett allmänt införande av elektroniska vägtullsystem i medlemsstaterna och i grannländerna, och att i största möjliga utsträckning ha tillförlitliga, användarvänliga och kostnadseffektiva system som är anpassade till den framtida utvecklingen av unionens strategi för vägavgifter och till den framtida tekniska utvecklingen.

Ett syfte med EETS-direktivet är att underlätta gränsöverskridande informationsutbyte om underlåtenhet att betala vägavgifter. EETS-direktivet har utvidgats till att gälla gränsöverskridande informationsutbyte i samband med obetalda vägtullar. Det innebär i praktiken att medlemsstaterna förutsätts ha en nationell kontaktpunkt som på vissa villkor automatiskt i andra medlemsstaters register kan söka information om ett fordon och dess ägare eller innehavare som försummat att betala vägavgifter. En medlemsstat som med automatiska övervakningsanordningar upptäcker en överträdelse av vägavgiftsskyldigheten kan för närvarande inte utifrån registreringsnumret identifiera den som brutit mot skyldigheten, om fordonet är registrerat utomlands. Inom EU finns det ingen rättslig grund för utbyte av registreringsuppgifter på fordon mellan medlemsstaterna i avsikt att ta ut vägavgifter. Detta leder till årliga inkomstbortfall på ca 300 miljoner euro för nationella, regionala och lokala vägtullsystem.

Ett nytt krav i EETS-direktivet är att fordonsutrustning som använder teknik för satellitbaserad positionsbestämning och som släpps ut på marknaden efter den 19 oktober 2021 ska vara kompatibel med de tjänster för positionsbestämning som tillhandahålls av det europeiska satellitpositioneringssystemet Galileo och European Geostationary Navigation Overlay Service.

EETS-direktivet innehåller mer detaljerade bestämmelser om EETS-leverantörers rättigheter och skyldigheter än tidigare. Det ställs inte längre något krav på att en EETS-leverantörs tjänst ska omfatta alla EETS-områden (heltäckningskrav), utan tjänsten ska omfatta alla EETS-områden i minst fyra medlemsstater. EETS-leverantörer ska på sin webbplats offentliggöra information om sin täckning av EETS-områden samt detaljerade planer för varje utvidgning av tjänsten till ytterligare EETS-områden. Bestämmelser om EETS-leverantörers skyldigheter i fråga om tjänster och tekniskt stöd samt om fakturering av EETS-användare finns numera i EETS-genomförandeförordningen. En ny skyldighet för EETS-leverantörer är informationsskyldigheten vid misstänkt fall av underlåtenhet att betala vägavgift.

I och med EETS-direktivet kommer avgiftsupptagarnas rättigheter och skyldigheter att utökas. Närmare bestämmelser om avgiftsupptagarnas skyldigheter i fråga om EETS-områdesdeklarationen och säkerställande av vägtullsystemets driftskompatibilitet finns i EETS-direktivet. Närmare bestämmelser än tidigare utfärdas om den ersättning som avgiftsupptagare betalar EETS-leverantörer samt om avgiftsupptagarnas ansvar för att inrätta en testmiljö, där EETS-leverantörer eller deras behöriga ombud kan kontrollera att deras fordonsutrustning lämpar sig för användning inom avgiftsupptagarens EETS-område. Bestämmelserna om anmälda organ och register förblir i huvudsak oförändrade i EETS-direktivet. De nya bestämmelser som ingår i

## RP 115/2021 rd

EETS-direktivet är bestämmelserna om pilotsystemet för vägtullar, om förfarandet för informationsutbyte om underlåtenhet att betala vägavgifter samt om fortsatta åtgärder för att ta ut vägavgifter.

I EETS-direktivets kapitel om förlikningsorgan åläggs alla medlemsstater som har minst ett EETS-område att utse eller inrätta ett förlikningsorgan för att underlätta medling i avtalsförhållanden eller avtalsförhandlingar mellan avgiftsupptagare och EETS-leverantörer inom en medlemsstats territorium. En medlemsstat förpliktas också att föreskriva om medlingsförfarande, om det på dess territorium finns minst ett EETS-område.

EETS-direktivet tillåter medlemsstaterna att samla in trafikuppgifter om EETS-leverantörernas kunder. Enligt direktivet kan leverantörer av vägtulltjänster, inbegripet EETS-leverantörer, åläggas att lämna sådana uppgifter, men uppgifterna får endast användas för trafikplaneringsändamål och för att förbättra trafikledningen.

I direktivet finns bestämmelser om ett gemensamt kontaktställe. Enligt direktivet ska varje medlemsstat med minst två EETS-områden inom sitt territorium utse ett gemensamt kontaktställe för EETS-leverantörer. Det gemensamma kontaktstället har som uppgift att underlätta och samordna tidiga administrativa kontakter mellan EETS-leverantören och de avgiftsupptagare som ansvarar för EETS-områdena.

EETS-direktivet innehåller också bestämmelser om pilotsystem för vägtullar med nationellt handlingsutrymme. Pilotsystem för vägtullar är system som använder ny teknik eller nya koncept som inte helt motsvarar bestämmelserna i EETS-direktivet. I direktivet tillåts medlemsstaterna att tillfälligt införa sådana system, om det i medlemsstaten finns behov av att utveckla EETS-tekniken.

### *Bemyndiganden*

En förändring jämfört med den tidigare EETS-regleringen är att det nya EETS-direktivet innehåller bemyndiganden. EETS-direktivet ger kommissionen befogenhet att anta genomförandakter och delegerade akter på flera punkter. På det sättet strävar man efter att säkerställa ett enhetligt genomförande av EETS-direktivet och fastställa de tekniska och administrativa specifikationer som hänför sig till det.

Med stöd av EETS-direktivet har kommissionen antagit genomförandeförordningen ([EU](#) [2020/204](#)) om detaljerade skyldigheter för leverantörer av vägtulltjänster i Europeiska systemet för elektroniska vägtulltjänster (EETS), minimiinhåll i EETS-områdesdeklarationen, elektroniska gränssnitt och krav för driftskompatibilitetskomponenter, och om upphävande av beslut 2009/750/EG, nedan *EETS-genomförandeförordningen*. Dessutom har kommissionen antagit den delegerade förordningen ([EU](#) [2020/203](#)) om klassificering av fordon, skyldigheter för användare av europeiska elektroniska vägtullar, krav på driftskompatibilitetskomponenter och minimikriterier för anmälda organs behörighet, nedan *den delegerade EETS-förordningen*. Förordningarna i fråga är direkt tillämplig EU-rätt i medlemsstaterna.

### **3 Nuläge och bedömning av nuläget**

Den gällande lagen om driftskompatibilitet för elektroniska vägtullsystem innehåller ingen skyldighet att inrätta eller ta i bruk elektroniska vägtullsystem i Finland. EU-lagstiftningen har ändå förutsatt nationell lagstiftning om driftskompatibilitet för elektroniska vägtullsystem. Finland är ett av de få EU-länder som inte tillämpar några vägtullar eller vägavgifter. Således har det

## RP 115/2021 rd

inte heller funnits några elektroniska vägtullsystem i Finland. Detta har i praktiken inneburit att den gällande lagen om driftskompatibilitet för elektroniska vägtullsystem inte har behövt tillämpas. Om det i Finland någon gång fattas beslut om införande av elektroniska vägtullsystem ska dessa system uppfylla de krav som ställs på elektroniska vägtullsystem.

Det EETS-direktiv som nu genomförs nationellt ändrar inte det tidigare läget. Direktivet förutsätter fortfarande inte att elektroniska vägtullsystem tas i bruk i Finland. Direktivet ger medlemsstaterna nationellt handlingsutrymme och medlemsstaterna kan själva besluta om de vill införa elektroniska vägtullsystem. I denna regeringsproposition granskas inte inrättandet av elektroniska vägtullsystem.

Den gällande lagen om driftskompatibilitet för elektroniska vägtullsystem innehåller centrala bestämmelser om elektroniska vägtullsystem. Den innehåller bestämmelser om krav på elektroniska vägtullsystem, om krav på EETS-betalningsförmedlare, om EETS-tjänsternas täckning, om EETS-användares och vägtulloperatörers rättigheter och skyldigheter, om vägtullar, om krav på driftskompatibilitetskomponenter, om anmälda organ, om register över EETS-områden, om register över EETS-betalningsförmedlare och om tillsynsmyndigheter.

EETS-direktivet, som nu genomförs, kompletterar den gällande lagstiftningen och för med sig nya bestämmelser. I och med direktivet behöver nya definitioner tas in i den nationella lagen. Direktivet utvidgar också det tidigare tillämpningsområdet till att omfatta gränsöverskridande informationsutbyte om underlåtenhet att betala vägavgift. Därför bör det till den föreslagna lagen fogas nya bestämmelser om gränsöverskridande informationsutbyte mellan medlemsstaternas nationella kontaktpunkter om underlåtenhet att betala vägavgift.

EETS-direktivets bestämmelser om anmälan om underlåtenhet att betala vägavgift och om fortsatta åtgärder för att ta ut vägavgiften är nya bestämmelser i EETS-direktivet, och bestämmelser om detta finns inte i den gällande lagen. I direktivet finns inga bestämmelser om vilka förfaranden som ska följas vid fortsatta åtgärder som vidtas på grund av underlåtenhet att betala vägavgift, utan medlemsstaterna behåller sina befogenheter i detta avseende. I direktivet föreskrivs det dock att om fortsatta åtgärder vidtas och en anmälan om försummelse är en förutsättning för detta, ska medlemsstaten lämna den i direktivet närmare definierade anmälan om betalningsskyldigheten och försummelsen till fordonets ägare eller innehavare. De här nya bestämmelserna ska inte genomföras nationellt, eftersom det i Finland inte föreskrivs om nationella processer, såsom förfaranden vid fortsatta åtgärder för att ta ut vägavgifter. Eftersom det inte finns vägavgifter i Finland, är det inte ändamålsenligt att föreskriva om fortsatta åtgärder, såsom anmälan om underlåtenhet att betala vägavgift och uttagande av avgift. Det nationella genomförandet av bestämmelserna ska bedömas i det fall att man i Finland beslutar att införa elektroniska vägtullsystem.

I EETS-direktivet ingår nya tekniska bestämmelser om de tekniska kraven på elektroniska vägtullsystem och på fordonsutrustning. På grund av EETS-direktivet ändras deras tekniska krav något jämfört med tidigare, och hänvisningarna till satellitbaserad positionsbestämning (GNSS) och till mobilkommunikation enligt GSM-GPRS-standarden bör strykas ur den nationella lagen.

Med anledning av direktivets bestämmelser om EETS-leverantörers rättigheter och skyldigheter ska den gällande lagen uppdateras i fråga om EETS-tjänsternas täckning, EETS-leverantörers tjänster och faktureringen av EETS-användarna samt ska till lagen fogas en ny bestämmelse om EETS-leverantörers informationsskyldighet. Med anledning av direktivets bestämmelser om avgiftsupptagares rättigheter och skyldigheter bör den gällande lagen uppdateras i fråga om avgiftsupptagares skyldigheter bl.a. när det gäller fastställande av EETS-områden och säkerställande av vägtullsystemets driftskompatibilitet. Direktivet förutsätter också att det i lagen ska

## RP 115/2021 rd

föreskrivas om den ersättning som avgiftsupptagare betalar till EETS-leverantörer och om avgiftsupptagares skyldighet att inrätta en testmiljö. Bestämmelserna om anmälda organ, om register över EETS-områden och om register över EETS-leverantörer ska i huvudsak kvarstå med samma innehåll som i den gällande lagen och bara vissa språkliga preciseringar.

I den gällande lagen bemyndigas Transport- och kommunikationsverket att vid behov utfärda närmare föreskrifter om de tekniska kraven på EETS och på driftskompatibilitetskomponenter. Inga föreskrifter har hittills behövts. I fortsättningen behöver bemyndigandet att utfärda föreskrifter inte längre tas in i lagen, eftersom bestämmelser om dessa tekniska krav finns i kommissionens direkt tillämpliga förordningar.

I EETS-direktivet ingår också bestämmelser som inte förutsätter ändringar i den nationella lagstiftningen. I denna proposition behöver det inte tas in bestämmelser om förlikningsorgan eller medlingsförfarande. Enligt EETS-direktivet behöver bestämmelser om förlikningsorgan och medlingsförfarande utfärdas först om man i Finland beslutar att införa elektroniska vägtullsystem. I denna proposition behöver det inte heller tas in bestämmelser om ett gemensamt kontaktställe. Bestämmelser om ett sådant behövs först när man i Finland beslutar att införa elektroniska vägtullsystem och när det i Finland finns EETS-områden. Det krävs inte heller att man till propositionen fogar bestämmelser om insamling av trafikuppgifter. Genomförandet av bestämmelsen innefattar nationellt handlingsutrymme, och det anses inte aktuellt att ta in bestämmelsen i den nationella lagen. Införandet av en bestämmelse om insamling av trafikuppgifter och om marknadsövervakning i lagen kan övervägas på nytt om elektroniska vägtullsystem införs i Finland.

I propositionen behöver det tas in en bestämmelse om att göra pilotsystem för vägtullar möjliga, så att utvecklingen av ny teknik inte i onödan begränsas av orsaker som beror på lagstiftningen. Trots att man inte känner till några aktörer som kunde vara intresserade av pilotförsök med ny EETS-vägtullteknik, är syftet med förslaget att möjliggöra pilotförsök om det skulle dyka upp villiga aktörer.

Enligt EETS-direktivet ska på personuppgifter som behandlas i enlighet med direktivet tillämpas de nationella lagar och andra författningar som införlivar Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning) samt direktiv 2002/58/EG om behandling av personuppgifter och integritetsskydd inom sektorn för elektronisk kommunikation (direktiv om integritet och elektronisk kommunikation) och direktiv (EU) 2016/680 om skydd för fysiska personer med avseende på behöriga myndigheters behandling av personuppgifter för att förebygga, förhindra, utreda, avslöja eller lagföra brott eller verkställa straffrättsliga påföljder, och det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av rådets rambeslut 2008/977/RIF (dataskyddsdirektivet avseende brottmål). Eftersom de allmänna bestämmelserna är omfattande finns det i propositionen inget förslag om att det nationella handlingsutrymmet ska utnyttjas för att utfärda specialbestämmelser. I lagen föreskrivs det endast om sådan behandling av personuppgifter som är nödvändig för att införliva EETS-direktivet i den nationella lagstiftningen. Den gällande lagen innehåller en föråldrad hänvisning till den upphävda personuppgiftslagen (523/1999), men i fortsättningen ska det i lagen inte längre finnas någon informativ hänvisning till bestämmelserna om skydd för personuppgifter.

Beroende på vilken teknik som används kan på behandlingen av uppgifter som fås via terminalutrustning tillämpas bestämmelserna om lokaliseringuppgifter i 20 kap. i lagen om tjänster inom elektronisk kommunikation (917/2014). Enligt 3 § 18 punkten i den lagen avses med lokaliseringuppgifter information från ett kommunikationsnät eller en terminalutrustning som



anger ett abonnemangs eller en terminalutrustnings geografiska position och som används för annat än för att förmedla meddelanden. Den gällande lagen innehåller en föråldrad hänvisning till den upphävda lagen om dataskydd vid elektronisk kommunikation (516/2004), men i fortsättningen ska lagen inte heller innehålla någon informativ hänvisning till lagen om tjänster inom elektronisk kommunikation.

#### **4 Förslagen och deras konsekvenser**

##### **4.1 De viktigaste förslagen**

I denna proposition föreslås det att det stiftas en ny lag om driftskompatibilitet för elektroniska väggtullsystem. Genom lagen upphävs den gällande lagen med samma namn. Alla de centrala bestämmelserna i propositionen beror på bestämmelserna i EETS-direktivet, som måste genomföras. Följande centrala bestämmelser bygger huvudsakligen på sådan EU-lagstiftning som inte medger nationellt handlingsutrymme vid genomförandet.

I propositionen föreslås bestämmelser om de tekniska kraven på elektroniska system för uttag av väggtullar och på fordonsutrustning, om förutsättningarna för att fungera som EETS-leverantör samt om EETS-leverantörers skyldigheter i fråga om EETS-tjänsternas täckning, den tjänst som EETS-leverantörer erbjuder, faktureringen av EETS-användare och EETS-leverantörers informationsskyldighet. Lagförslaget innehåller också bestämmelser om avgiftsupptagares skyldigheter för säkerställande av väggtullsystemets kompatibilitet, om godkännande av EETS-leverantörer för EETS-områden, om EETS-användares rättigheter, om väggtullar, om driftskompatibilitetskomponenter, om anmälda organ, om register över EETS-områden och om register över EETS-leverantörer.

Lagförslaget innehåller bestämmelser om gränsöverskridande informationsutbyte om underlätenhet att betala vägavgifter. EETS-direktivet lämnar inte något nationellt handlingsutrymme i det här avseendet. I den gällande lagen finns inga bestämmelser om detta. Transport- och kommunikationsverket ska vara en nationell kontaktpunkt som ansvarar för informationsutbytet mellan Finland och de nationella kontaktpunkterna i de övriga EU-medlemsstaterna. Informationsutbytet ska ske endast genom de nationella kontaktpunkterna. Informationsutbytet ska ske genom det europeiska informationssystemet avseende fordon och körkort (Eucaris)

I den gällande lagen ingår ett s.k. heltäckningskrav i fråga om EETS-tjänstens täckning, vars betydelse har belysts ovan. Genom denna proposition slopas heltäckningskravet, och i och med den nya lagen har leverantören inte längre ett heltäckningskrav när det gäller tjänster. I stället blir EETS-leverantören i enlighet med EETS-direktivet skyldig att med avgiftsupptagare ingå EETS-avtal som omfattar alla EETS-områden i minst fyra medlemsstater. Nya tidsfrister fastställs för ingående av avtal och deras omfattning.

Av de viktigaste förslagen baserar sig endast bestämmelsen om pilotsystemet för väggtullar på en sådan artikel i EETS-direktivet som lämnar nationellt handlingsutrymme. I propositionen föreslås bestämmelser om pilotsystemet för väggtullar. I lagförslaget används det nationella handlingsutrymmet enligt direktivet för att ge Transport- och kommunikationsverket möjlighet att tillfälligt tillåta försök med pilotsystem för väggtullar i EETS-områden. Det är inte fråga om en förpliktande, utan bara en möjliggörande bestämmelse.

## 4.2 De huvudsakliga konsekvenserna

### 4.2.1 Ekonomiska konsekvenser

Propositionen har inga direkta ekonomiska konsekvenser, eftersom det i Finland inte finns elektroniska vägtullsystem och sådana inte heller tas i bruk genom denna proposition. I Finland finns det således inga aktörer som berörs eller kan påverkas av propositionen, såsom EETS-områden, avgiftsupptagare eller EETS-leverantörer. Fysiska eller juridiska personer kan av denna anledning inte heller använda EETS-tjänster på finskt territorium

En i Finland etablerad EETS-leverantör har enligt den föreslagna lagen ändå möjlighet att ansöka om tillstånd att vara verksam som EETS-leverantör oberoende av nationalitet och huruvida det finns EETS-områden i Finland. Detta har varit möjligt redan med stöd av den gällande lagen. Tills vidare har dock inga EETS-leverantörer registrerat sig i Finland, och det kan inte förväntas att situationen förändras i och med denna proposition.

Dessutom ska juridiska personer som är registrerade i Finland ha möjlighet att ansöka om att bli anmälda organ, vars uppgift är att bedöma lämpligheten av den utrustning som är avsedd att användas inom EETS.

Både den gällande och den nu föreslagna lagen skapar förutsättningar för driftskompatibilitet mellan EETS-tjänsterna och för uppkomsten av en därmed sammanhängande marknad, om man i Finland senare beslutar att införa elektroniska vägtullsystem. Den föreslagna lagen förutsätter t.ex. att de avgiftsupptagare som ansvarar för EETS-områden på ett icke-diskriminerande sätt godkänner alla EETS-leverantörer som vill erbjuda EETS-tjänster i de aktuella EETS-områdena.

### 4.2.2 Konsekvenser för myndigheternas verksamhet

I den föreslagna lagen ingår flera myndighetsuppgifter som i praktiken påverkar Transport- och kommunikationsverket först i det fall att elektroniska vägtullar införs i Finland eller sådana tjänsteleverantörer registreras i Finland som är skyldiga att ansöka om att få tillstånd eller bli utsedda av verket. Eftersom verket hittills inte behövt utföra de myndighetsuppgifter som ingår i lagen har det för närvarande inte reserverats resurser för dem. Verkets resursbehov bör bedömas noggrannare om situationen förändras i framtiden. Resursbehoven ska fastställas på normalt sätt i statens budgetförfarande.

Transport- och kommunikationsverket ska enligt propositionen föra två register, nämligen ett register över EETS-områden och ett över EETS-leverantörer. Motsvarande skyldighet har verket haft även enligt den nuvarande lagen, men hittills har det inte funnits några aktörer att anteckna i registren.

Transport- och kommunikationsverket ska också underrätta kommissionen och de övriga medlemsstaterna om de anmälda organ som verket har utsett, om sådana utses. Uppgiften överförs till verket från kommunikationsministeriet. Ministeriet har inte utsett ett enda anmält organ, och därför förväntas uppgiften tills vidare inte påverka verkets verksamhet. Transport- och kommunikationsverket sköter motsvarande uppgifter också med stöd av andra lagar inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde, så verket anses ha goda förutsättningar att sköta uppgiften.

## RP 115/2021 rd

Också i fortsättningen ska Transport- och kommunikationsverket vara den myndighet som övervakar efterlevnaden av lagen, men verket har i praktiken ännu inte haft några uppgifter i anslutning till detta.

Det föreslås att Transport- och kommunikationsverket får den nya myndighetsuppgiften som nationell kontaktpunkt enligt EETS-direktivet vid informationsutbytet mellan EU-medlemsstaterna om underlåtenhet att betala vägavgifter. Verket fungerar redan nu som nationell kontaktpunkt på det sätt som förutsätts i flera internationella bestämmelser och EU-bestämmelser. I praktiken innebär uppgiften att verket genom Eucaris-systemet utbyter information i sitt trafik- och transportregister med andra medlemsstaters kontaktpunkter. För detta ändamål ska det i Eucaris-systemet skapas ett nytt TOLL-gränssnitt under 2021, som gör det möjligt att automatiskt söka information om ett fordon som är registrerat i en annan medlemsstat samt om dess ägare och innehavare. Transport- och kommunikationsverket har redan tidigare tagit i bruk flera andra tjänster inom Eucaris-systemet (såsom PRÜM-, CBE- och RSI-tjänsterna som innehåller uppgifter om fordon, RESPER-tjänsten som innehåller körkortsuppgifter samt ERRU-tjänsten som gäller trafikillstånd). Med beaktande av ovannämnda omständigheter och särskilt med tanke på att sökandet efter information om obetalda vägavgifter ska ske med hjälp av automatiska sökningar, påverkas verkets uppgifter inte särskilt mycket. Uppgiften kunde skötas med nuvarande resurser. Utvecklingen av TOLL-gränssnittet medför informationssystemkostnader på 15 000–20 000 euro för verket.

### 4.2.3 Samhälleliga konsekvenser

På EU-nivå har man konstaterat att syftet med att införa bestämmelser om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem och gränsöverskridande informationsutbyte om underlåtenhet att betala vägavgifter är att säkerställa driftskompatibilitet mellan vägtullsystemen och att minska kostnaderna för betalning av vägtullar och bördorna förknippade med betalning av vägtullar på den inre marknaden. Bestämmelser om de tekniska kraven på vägtullsystem och fordonsutrustning finns för att säkerställa att den fordonsutrustning som EETS-leverantörer erbjuder sina kunder fungerar inom de elektroniska vägtullsystem som används i de flesta medlemsstaterna.

Så länge det inte finns elektroniska vägtullar i Finland syns de praktiska konsekvenserna för finländska bilister endast när de rör sig i medlemsstater där det finns EETS-tjänster. Även i finländska fordon behöver t.ex. bara en fordonsutrustning monteras, och med dess hjälp kan färder inom EETS-områden i andra medlemsstater faktureras. Transport- och kommunikationsverket ska också lämna uppgifter om finska fordon till den nationella kontaktpunkten i en annan medlemsstat för indrivning av eventuella obetalda vägavgifter som uppkommit i den staten.

I samband med beredningen av EETS-direktivet har det bedömts att genomförandet av EETS-tjänsterna på längre sikt förbättrar väganvändarnas service på EU:s vägnät, främjar utvecklingen av teknik för vägavgifter och sänker kostnaderna för att driva in avgifter. För att konsekvenserna ska förverkligas måste EETS-tjänsterna bli mer omfattande än vad som är fallet i dag.

I Finland kan EETS-tjänsterna erbjuda ett möjligt trafikrelaterat beskattningssätt, om man separat beslutar att använda dem för detta ändamål.

### 4.2.4 Konsekvenser i fråga om dataskydd

*EETS*

I artikel 35 i den allmänna dataskyddsförordningen föreskrivs det om konsekvensbedömning avseende dataskydd. I konsekvensbedömningen av dataskyddet beskrivs behandlingen av personuppgifter samtidigt som det bedöms om behandlingen är nödvändig och proportionerlig. Bedömningen stöder fysiska personers rättigheter i och med att riskerna bedöms och åtgärderna för att minimera riskerna fastställs. Bedömningen ska göras innan behandlingen inleds. Europeiska unionens arbetsgrupp för skydd av personuppgifter har publicerat riktlinjer om konsekvensbedömning avseende dataskydd (Europeiska unionens arbetsgrupp för skydd av personuppgifter 2017: Riktlinjer om konsekvensbedömning avseende dataskydd och fastställande av huruvida behandlingen ”sannolikt leder till en hög risk” i den mening som avses i förordning (EU) 2016/679 (WP 248)). I enlighet med dataombudsmannens beslut krävs en konsekvensbedömning dessutom i vissa situationer i samband med behandling av biometriska uppgifter, genetiska uppgifter och lokaliseringssuppgifter och i samband med undantag från information till en registrerad med stöd av artikel 14.5 samt i whistleblowing-situationer. (Dataombudsmannens beslut om en förteckning över behandling av personuppgifter som omfattas av konsekvensbedömning, <https://tietosuoja.fi/sv/forteckningen-av-konsekvensbedomning>).

Enligt förslaget ska EETS-användare lämna sina användar- och fordondata till EETS-leverantörer. Den utrustning som monteras i ett fordon samlar dessutom in information om användarens färdväg inom EETS-områden. Användarens skyldighet att betala vägtull träder i kraft genom automatisk positionering av fordonets läge på ett visst område. Särskilt med hänsyn till behandlingen av lokaliseringssuppgifter behöver en konsekvensbedömning av EETS-tjänsternas dataskydd göras.

I detta lagberedningsskede är det inte ändamålsenligt att göra en konsekvensbedömning i fråga om dataskyddet, eftersom de EETS-tjänster som avses i denna proposition inte används i Finland. Det finns inte heller några tecken på att sådana tjänster kommer att tas i bruk inom den närmaste framtiden. Dessutom bedöms det nedan i denna proposition att grunden för behandling av EETS-leverantörernas personuppgifter beroende på situationen kan utgöras av antingen ett avtal eller en lagstadgad skyldighet. Behandlingen av lokaliseringssuppgifter hänför sig framför allt till avtalet mellan EETS-leverantören och fordonets ägare eller innehavare. Detaljerna i avtalet fastställs i sista hand mellan EETS-leverantören och användaren. Om någon EETS-leverantör beslutar sig för att inleda verksamhet i Finland ska denne i egenskap av personuppgiftsansvarig bedöma tjänstens dataskyddskonsekvenser. Därför är den framtida utvecklingen förenad med en rad osäkerhetsfaktorer, och det är inte möjligt att göra en konsekvensbedömning i detta skede.

#### *Informationsutbyte mellan medlemsstaterna*

Myndigheterna i EU-medlemsstaterna lämnar redan nu ut uppgifter om trafiken till varandra via Eucaris-systemet. EETS-direktivet utvidgar detta informationsutbyte till att också gälla underlåtenhet att betala vägavgifter. Myndigheterna ska iakttä den allmänna dataskyddsförordningen vid informationsutbytet, och Transport- och kommunikationsverket följer aktiviteten och anmälningarna om avvikelser i Eucaris-systemet. Konsekvenserna för skyddsnivån för personuppgifter bedöms därför vara små. Dessutom bör det beaktas att Transport- och kommunikationsverket redan nu får lämna ut uppgifter ur trafik- och transportregistret till utländska myndigheter eller för skötsel av myndighetsuppgifter utomlands, om utlämnandet grundar sig på lag, på Europeiska unionens lagstiftning eller på en förpliktelse i ett internationellt fördrag som är bindande för Finland (230 § 2 mom. i lagen om transportservice (320/2017)). Vidare har t.ex. en fysisk person möjlighet att på basis av registerbeteckningen i enskilda fall få uppgift om fordonssägarens eller fordonsinnehavarens kontaktuppgifter (227 § i lagen om transportservice). Nu automatiseras denna tillgång till information mellan medlemsstaternas myndigheter.

Syftet med informationsutbytet är att driva in obetalda vägavgifter, vilket påverkar den enskildes rättsliga ställning. När uppgifterna fås direkt ur medlemsstaternas myndighetsregister kan man i regel lita på att uppgifterna är korrekta. De personuppgiftsansvariga ska dock allmänt taget se till att uppgifterna är korrekta och uppdaterade som en del av registerföringen. I detta sammanhang bör det noteras att elektroniska vägtullsystem kan basera sig på automatisk identifiering av registerbeteckningen. Det är möjligt att registerbeteckningen kan läsas av felaktigt, vilket kan leda till att faktureringen riktas fel. Denna omständighet hänför sig ändå inte till den myndighet som lämnar ut uppgifterna i egenskap av personuppgiftsansvarig utan till leverantören av vägtullstjänster eller avgiftsupptagaren i egenskap av personuppgiftsansvarig. Det är därför viktigt att den nationella dataskyddsmyndigheten och de andra nationella tillsynsmyndigheterna kontrollerar att leverantörernas databehandling är ändamålsenlig i de länder där vägtullar används.

## **5 Alternativa handlingsvägar**

### **5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser**

Syftet med propositionen är att genomföra EETS-direktivet nationellt. Eftersom bestämmelserna inte ger medlemsstaterna något stort nationellt handlingsutrymme har inga andra egentliga genomförandalternativ utvärderats. Vissa enskilda artiklar är visserligen förenade med handlingsutrymme, men även där begränsar sig användningen av handlingsutrymmet i stor utsträckning till att en medlemsstat får besluta om den ska börja tillämpa bestämmelsen i fråga. Sådana enskilda bestämmelser som är förenade med handlingsutrymme är t.ex. de som handlar om pilotsystem för vägtullar, vilka redan har behandlats ovan och i specialmotiveringen till lagförslaget.

### **5.2 Handlingsmodeller som planeras eller används i andra medlemsstater**

I EU-medlemsstaterna har EETS-tjänster tagits i bruk långsamt med tanke på att bestämmelserna om dem redan varit i kraft i flera år. Alla medlemsstater ska genomföra den reviderade EETS-lagstiftningen nationellt senast den 19 oktober 2021. Eftersom en stor del av de detaljerade EETS-kraven, såsom kraven på driftskompatibilitetskomponenter, i fortsättningen framgår av kommissionens direkt tillämpliga förordningar, förväntas medlemsstaternas regelverk närma sig varandra och skillnaderna i de nationella genomförandelösningarna att minska.

I några EU-medlemsstater har man redan inrättat EETS-områden eller registrerat EETS-leverantörer. Det finns t.ex. en EETS-leverantör registrerad i Nederländerna och några i Tyskland. De EETS-områden som ligger närmast Finland geografiskt sett är broar i Sverige och Danmark.

## **6 Remissvar**

Största delen av remissinstanserna understödde propositionsutkastet. I utlåtandena uppmärksammades det att elektroniska vägtullsystem inte tas i bruk genom propositionen. Många ansåg att driftskompatibiliteten mellan de europeiska vägtullsystemen är ett bra mål.

I några utlåtanden uppmärksammades de konsekvenser som elektroniska vägtullsystem har för dataskyddet. I dem ansågs det viktigt att dataskyddet och integritetsskyddet tillgodoses och att konsekvenserna i fråga om dataskyddet beaktas. Dataombudsmannen ansåg att om elektroniska vägtullsystem införs bör deras konsekvenser i fråga om dataskyddet beaktas i lagberedningen i ett så tidigt skede som möjligt. Utifrån remissvaren om konsekvenserna för dataskyddet har det inte uppstått något behov av att göra ändringar i propositionen. Dataskyddet och konsekvenserna i fråga om dataskyddet behandlas på flera ställen i propositionen. Det konstateras t.ex. i

avsnitt 4.2.4., som gäller konsekvenser i fråga om dataskydd, att om någon EETS-leverantör beslutar sig för att inleda verksamhet i Finland ska denne i egenskap av personuppgiftsansvarig bedöma tjänstens dataskyddskonsekvenser. Eftersom den framtida utvecklingen är förenad med en rad osäkerhetsfaktorer är det inte möjligt att göra en konsekvensbedömning i detta skede.

Automobilförbundet rf, Esbo stad och Suomen Taksiliitto ry framförde i sina utlåtanden åsikter om behovet av att införa vägtullsystem och om att införa vägavgifter. Remissvaren har inte gett anledning till några ändringar i propositionen. Eftersom EETS-direktivet, som genomförs genom propositionen, inte innehåller någon skyldighet att inrätta nationella vägtullar granskar propositionen inte behovet av att införa dem på nationell eller lokal nivå.

Finlands Transport och Logistik SKAL rf föreslog att det i Finland ska införas en vinjettavgift för tunga godsfordon. Den nationella beredningen av ibruktageandet av en vinjettavgift för tung trafik faller inom finansministeriets ansvarsområde, och frågan har därför inte granskats i denna proposition, som beretts av kommunikationsministeriet.

Samkommunen Helsingforsregionens trafik (HRT) fäste uppmärksamhet vid att de elektroniska vägtullsystemen för närvarande baserar sig på satellitbaserad positionsbestämning (GNSS), mobilkommunikation eller mikrovågsteknik (DSRC). I framtiden bör man enligt HRT överväga att i harmoniseringsutvecklingen beakta standardiseringen på EU-nivå av den teknik som baserar sig på automatisk nummerplåtsavläsning (ANPR). I den här propositionen har man emellertid inte tagit hänsyn till ANPR-tekniken, eftersom EETS-direktivets bestämmelser, som nu genomförs, huvudsakligen är kopplade till godkännande, tillhandahållande och tekniska standarder för fordonsutrustning. Vägtullsystem som baserar sig på ANPR-teknik har inte på motsvarande sätt harmoniserats i EU-lagstiftningen.

Transport- och kommunikationsverket fäste i sitt utlåtande uppmärksamhet vid att verket bör garanteras tillräckliga resurser, om elektroniska vägtullsystem införs i Finland. I motiveringen till propositionen har man redan identifierat att verkets resursbehov ska bedömas och fastställas om verket i framtiden ska sköta de tillsynsuppgifter som i lag anvisats verket.

Arbets- och näringsministeriet framförde en lagteknisk anmärkning, som har beaktats vid den fortsatta beredningen av propositionen.

## **7 Specialmotivering**

### **1 §. Tillämpningsområde.**

Enligt *1 mom.* föreskrivs det i den föreslagna lagen om det europeiska systemet för elektroniska vägtulltjänster och driftskompatibilitet mellan de elektroniska vägtullsystemen. Momentet motsvarar till innehållet 1 § 1 mom. i den gällande lagen. Driftskompatibilitetsdirektivet och EETS-beslutet har genomförts genom den gällande lagen. Genom den föreslagna lagen genomförs Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/520 om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem och underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om underlåtenhet att betala vägavgifter i unionen (EETS-direktivet), som ersätter båda de ovan nämnda rättsakterna. Definitionerna och terminologin i momentet ändras så att de motsvarar det nya direktivet. Momentet bygger delvis på artikel 1.1 första stycket led a i direktivet.

Enligt *2 mom.* föreskrivs det i lagen också om utbyte av fordonsregistreringsuppgifter mellan Europeiska unionens medlemsstater i samband med underlåtenhet att betala vägavgifter. Bestämmelsen är ny och motsvarar artikel 1.1 första stycket led b i EETS-direktivet. Definitionen av underlåtenhet att betala vägavgifter är omfattande. Lagens tillämpningsområde omfattar

olika slags fall av underlåtenhet att betala vägavgift, vilka beskrivs närmare i specialmotiveringen till 27 §.

Enligt 3 mom. gäller lagen inte små, rent lokala elektroniska vägtullsystem. Bestämmelsen motsvarar 1 § 3 mom. i den gällande lagen och artikel 1.2 b i EETS-direktivet. Det är klart att även andra avgifter som inte är sådana elektroniska vägtullar som avses i bestämmelserna om tillämpningsområdet, såsom parkeringsavgifter som nämns i artikel 1.3 i EETS-direktivet, faller utanför tillämpningsområdet för den föreslagna lagen. Tillämpningsområdet omfattar inte heller vägtullsystem som inte är sådana elektroniska vägtullsystem som avses i 2 § 7 punkten.

**2 §. Definitioner.** Paragrafen innehåller de viktigaste definitioner som används i EETS-direktivet. Definitionerna motsvarar definitionerna i artikel 2 i EETS-direktivet. De definitioner i artikeln som inte har någon anknytning till bestämmelserna i den föreslagna lagen tas inte med.

**3 §. Krav på elektroniska vägtullsystem och fordonsutrustning.** I paragrafen föreskrivs det om krav på elektroniska vägtullsystem och fordonsutrustning. Paragrafen motsvarar i sak 3 § i den gällande lagen, men till paragrafen fogas moment där det föreskrivs om kraven på fordonsutrustning. Paragrafen motsvarar i huvudsak det som föreskrivs i artikel 3 i EETS-direktivet.

I 1 mom. föreskrivs det om de tekniska lösningar som de elektroniska vägtullsystemen ska grunda sig på, om systemen förutsätter att fordonsutrustning installeras eller används. Dessa tekniska lösningar omfattar satellitpositionering, mobilkommunikation och mikrovågsteknik på 5,8 gigahertz. Ett elektroniskt vägtullsystem kan basera sig på en eller flera av dessa tekniska lösningar. Bestämmelsen motsvarar i sak 3 § i den gällande lagen och artikel 3.1 i EETS-direktivet, men terminologin är mer teknikneutral än i den gällande lagen.

Enligt 2 mom. ska fordonsutrustningen uppfylla kraven i den föreslagna lagen samt kraven på radioutrustning enligt lagen om tjänster inom elektronisk kommunikation (917/2014) och kraven på elektrisk utrustning och elanläggningar enligt elsäkerhetslagen (1135/2016). Fordonsutrustningen ska vara driftskompatibel och kunna kommunicera med de elektroniska vägtullsystemen. Den fordonsutrustning som använder teknik för satellitbaserad positionsbestämning ska vara kompatibel med de tjänster för positionsbestämning som tillhandahålls av det europeiska satellitpositioneringssystemet Galileo och European Geostationary Navigation Overlay Service. Bestämmelserna baserar sig på artikel 5.4 och artikel 3.3 och 3.4 i EETS-direktivet.

Enligt 3 mom. får fordonsutrustningen använda egen maskin- och programvara, delar av annan maskin- och programvara som finns i fordonet, eller både och. Fordonsutrustningen får använda annan teknik än sådan som anges i 1 mom. för att kommunicera med andra maskinvarusystem som finns i fordonet, förutsatt att användningen inte äventyrar trafiksäkerheten, tjänsternas kvalitet eller skyddet för privatlivet. Momentet motsvarar artikel 3.5 första stycket i EETS-direktivet.

Enligt 4 mom. får fordonsutrustningen förutom för vägtulltjänster även användas för att erbjuda andra tjänster. Sådana andra tjänster kan vara andra platsbaserade tjänster än vägtulltjänster, såsom tjänster som ger information om trafik och trafikstörningar. En förutsättning är att användningen av fordonsutrustningen för andra ändamål inte får hindra vägtulltjänsterna i något som helst EETS-område. Syftet med denna bestämmelse är att möjliggöra utveckling av fordonsutrustning som till sina tekniska egenskaper skulle kunna användas för andra tjänster än vägtulltjänster. Avsikten är inte att t.ex. skapa en grund för behandling av personuppgifter för andra ändamål. Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinnehåll artikel 3.5 andra stycket i EETS-direktivet.

**4 §. EETS-leverantörens tillstånd.** I paragrafen föreslås bestämmelser om de krav som ställs på EETS-leverantörer samt om förutsättningarna för beviljande och återkallande av tillstånd. Paragrafen ska i huvudsak ha samma sakinhåll som 4 § i den gällande lagen. Den föreslagna paragrafens rubrik ändras emellertid så att den bättre motsvarar paragrafens innehåll. I paragrafen förtydligas att det är fråga om ett tillståndsförfarande, till skillnad från det registreringsförfarande som används i den gällande paragrafen. Bestämmelser om införande av en tjänsteleverantör i ett register över EETS-leverantörer finns i 23 §. Den föreslagna paragrafen motsvarar artikel 4 i EETS-direktivet.

Enligt 1 mom. beviljar Transport- och kommunikationsverket tillstånd att verka som EETS-leverantör för EETS-leverantörer som är etablerade i Finland. Tillstånd ska beviljas på ansökan av tjänsteleverantören. Paragrafen innehåller en uttömmande förteckning över de krav som är en förutsättning för beviljande av tillstånd. Tillstånd ska beviljas om kraven uppfylls. Enligt 1 punkten i momentet ska en EETS-leverantör ha certifiering enligt EN ISO 9001 eller motsvarande. Kravet på motsvarande certifikat baserar sig direkt på EETS-direktivet. Enligt 2 punkten i momentet ska en EETS-leverantör ha den tekniska utrustning som behövs. Med teknisk utrustning avses anordningar och andra tekniska förutsättningar som behövs för att det elektroniska väggtullsystemet ska fungera. Enligt 3 punkten i momentet ska EETS-leverantören ha den EG-försäkran eller det intyg som styrker driftskompatibilitetskomponenternas överensstämmelse med specifikationerna. Enligt 4 punkten i momentet ska EETS-leverantören ha kompetens för tillhandahållande av elektroniska väggtulltjänster eller kompetens inom annan motsvarande verksamhet. Annan motsvarande verksamhet definieras inte närmare. Eftersom EETS-tjänsterna befinner sig i ett utvecklingsskede är det inte ändamålsenligt att definiera den motsvarande kompetensen och det skulle kunna leda till att i sig kvalificerade aktörer oavsiktligt skulle hamna utanför. Kravet baserar sig dessutom direkt på EETS-direktivet. Enligt 5 punkten i momentet ska en EETS-leverantör ha lämplig finansiell ställning. En EETS-leverantör uppfyller inte kravet på lämplig finansiell ställning, om leverantören eller en aktieägare som har bestämmande inflytande i den mening som avses i 2 kap. 4 § i värdepappersmarknadslagen (746/2012) har försatts i konkurs under de två senaste åren, om leverantören har försummat skyldigheter som hänför sig till skatter, lagstadgade pensions-, olycksfalls- eller arbetslöshetsförsäkringspremier eller har andra skulder som indrivs genom utsökning och som med avseende på betalningsförmågan är mer än ringa, om leverantören har skulder som har återsänts från utsökningen med ett medellöshetsintyg eller om leverantören har meddelats näringsförbud eller temporärt näringsförbud. Enligt 6 punkten i momentet ska en EETS-leverantör upprätthålla en heltäckande riskhanteringsplan, som granskas minst vartannat år. Enligt 7 punkten i momentet ska en EETS-leverantör ha gott anseende.

I 2 mom. definieras gott anseende, som ingår i de krav som enligt 1 mom. ställs på en EETS-leverantör. En EETS-leverantör anses inte uppfylla kravet på gott anseende om en ansvarsperson hos leverantören under de senaste fem åren har dömts till fängelsestraff eller under de senaste tre åren till bötesstraff för allvarligt brott mot bestämmelser eller föreskrifter om anställningsförhållanden, näringsutövning, bokföring eller skuldförhållanden och gärningen visar att personen är uppenbart olämplig att företräda EETS-leverantören. Med EETS-leverantörens ansvarsperson avses en person som enligt ett offentligt myndighetsregister är bolagsman, ansvarig bolagsman, verkställande direktör, styrelseledamot eller ersättare, prokurist eller firmatecknare i ett företag. Detta motsvarar definitionen av företags ansvarsperson i 3 § 3 punkten i kreditupplysningslagen (527/2007).

I 3 mom. föreskrivs det om återkallande av tillstånd. Transport- och kommunikationsverket ska återkalla ett beviljat tillstånd om tjänsteleverantören inte längre uppfyller kraven i 1 mom. och bristen är väsentlig. Innan tillståndet återkallas ska verket ge tjänsteleverantören möjlighet att inom en rimlig tid avhjälpa den brist som hänför sig till kraven.



**5 §. EETS-tjänsternas täckning.** I paragrafen föreskrivs det om EETS-leverantörernas skyldighet att erbjuda tjänster på ett heltäckande sätt. Paragrafen motsvarar 5 § i den gällande lagen, men det föreslås att den kompletteras till stora delar. Den föreslagna paragrafen motsvarar artikel 5 i EETS-direktivet.

I 1 mom. föreskrivs det om EETS-leverantörers skyldighet att ingå EETS-avtal med avgiftsupptagare som täcker alla EETS-områden i minst fyra medlemsstater inom tre år efter det att tillstånd enligt 4 § beviljats EETS-leverantören. Den föreslagna bestämmelsen motsvarar 5 § 1 mom. i den gällande lagen och artikel 5.1 i EETS-direktivet. Den föreslagna bestämmelsen innebär en förändring jämfört med nuläget. I och med förslaget får EETS-leverantören mer tid att ingå avtal. Avtalen ska tilldelas EETS-leverantören inom tre år. En annan ändring jämfört med nuläget är kravet på att en EETS-leverantör ska ingå EETS-avtal som omfattar alla EETS-områden med avgiftsupptagare inom minst fyra medlemsstaters territorium. EETS-avtalet ska inte längre omfatta alla befintliga EETS-områden, utan det ska omfatta EETS-områden inom minst fyra medlemsstaters territorium.

I 2 mom. föreskrivs det att utöver det som föreskrivs i 1 mom. ska EETS-avtalen omfatta alla EETS-områden i en viss medlemsstat inom två år från det att det första avtalet ingicks i den medlemsstaten. Momentet motsvarar den sista meningen i artikel 3.1 i EETS-direktivet.

Enligt 3 mom. ska EETS-leverantörer hela tiden upprätthålla täckningen för tjänsterna i sina samtliga EETS-områden när de har ingått avtal om områdena. Till sitt sakinnehåll motsvarar momentet 5 § 2 mom. i den gällande lagen och artikel 5.2 i EETS-direktivet. Det föreslagna momentet innebär dock delvis en ändring jämfört med nuläget. Enligt förslaget ska EETS-leverantören vara skyldig att kontinuerligt upprätthålla EETS-tjänsten. Om en EETS-leverantör inte kan upprätthålla tjänsterna vid ett EETS-område av orsaker som beror på avgiftsupptagaren, ska EETS-leverantören på nytt börja upprätthålla tjänsterna så snart som möjligt efter det att orsaken har upphört. Det krav på återbetalning av servicen inom 6 månader som ingår i bestämmelsen i den gällande lagen slopas enligt förslaget, och i stället införs en skyldighet att återställa servicen så snart som möjligt.

I 4 mom. föreskrivs det att EETS-leverantörer på sin webbplats ska offentliggöra information om sin täckning av EETS-områden och eventuella ändringar av den. En EETS-leverantör ska dessutom inom en månad efter att det tillstånd som avses i 4 § har beviljats offentliggöra detaljerade planer för varje eventuell utvidgning av sina tjänster till andra EETS-områden. De uppgifter som avses i 4 mom. ska uppdateras årligen. Förslaget motsvarar delvis 5 § 3 mom. i den gällande lagen och artikel 5.3 i EETS-direktivet. Genom förslaget preciseras och ändras det nuvarande momentet på det sätt som förutsätts i direktivet. Till momentet fogas en ny skyldighet för EETS-leverantören att publicera detaljerade planer på sin webbplats inom en månad från registreringen. Dessutom ska de uppgifter som avses i momentet uppdateras årligen. Syftet med paragrafen är att göra informationen om omfattningen av EETS-leverantörens tjänst tillgänglig för EETS-användarna.

I 5 mom. föreskrivs det om EETS-leverantörernas skyldighet att till Transport- och kommunikationsverket årligen ge in en anmälan om täckningen av deras tjänster inom EETS-områdena. Momentet motsvarar 5 § 4 mom. i den gällande lagen.

**6 §. EETS-leverantörers tjänster.** I paragrafen föreskrivs det om de tjänster som EETS-leverantörer förser EETS-användare med. Paragrafen motsvarar delvis 6 § i den gällande lagen. Paragrafen motsvarar artikel 5 i EETS-direktivet.

## RP 115/2021 rd

I 1 mom. föreskrivs det om EETS-leverantörers skyldighet att förse EETS-användare med den fordonsutrustning som behövs för att använda tjänsterna. En motsvarande skyldighet ingår i 6 § 2 mom. i den gällande lagen. Det föreslagna momentet motsvarar artikel 5.4 i EETS-direktivet. Bestämmelser om de krav som gäller fordonsutrustning ingår i 3 §.

I 2 mom. föreskrivs det om EETS-leverantörers skyldighet att föra en förteckning över ogiltig-förklarad fordonsutrustning som har anknytning till deras EETS-avtal med EETS-användare. Med hjälp av förteckningen kan avgiftsupptagaren följa med vilka av de fordon som rör sig inom vägtullsområdet som betalar sina avgifter via en leverantör och vilka avgiftsupptagaren ska fakturera själv. Med hjälp av förteckningen kan man också se till att användarna inte längre faktureras på basis av fordonsutrustning som inte längre är godkänd. Momentet motsvarar artikel 5.5 i EETS-direktivet.

I 3 mom. föreskrivs det om EETS-leverantörers skyldighet att på sin webbplats offentliggöra de avtalsvillkor som de tillämpar på sina avtal med EETS-användare. Momentet motsvarar artikel 5.6 i EETS-direktivet.

Enligt 4 mom. finns bestämmelser om EETS-leverantörers skyldigheter i fråga om tjänster och tekniskt stöd till EETS-användare i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/204 om detaljerade skyldigheter för leverantörer av vägtulltjänster i Europeiska systemet för elektroniska vägtulltjänster (EETS), miniminnehåll i EETS-områdesdeklarationen, elektroniska gränssnitt och krav för driftskompatibilitetskomponenter, och om upphävande av beslut 2009/750/EG. I momentet ges genomförandeförordningen en kortform, som sedan används i lagtexten.

**7 §. Fakturering av EETS-användare.** I paragrafen föreslås bestämmelser om fakturering av EETS-användare. Den föreslagna paragrafen motsvarar 7 § i den gällande lagen och artikel 5.7 och 5.11 i EETS-direktivet.

I 1 mom. föreskrivs det om EETS-leverantörers skyldighet att förse avgiftsupptagaren med nödvändig information om EETS-användarnas fordon för beräkningen av vägtullar eller all information som är nödvändig för att avgiftsupptagaren ska kunna kontrollera beräkningen av den vägtull som EETS-leverantören tillämpar på EETS-användarnas fordon. På detta sätt kan avgiftsupptagaren kontrollera att EETS-användarna debiteras rätt vägavgifter och att avgiftsupptagaren tar ut rätt belopp av vägavgiften. Momentet motsvarar artikel 5.7 i EETS-direktivet.

I 2 mom. föreslås för tydlighetens skull en informativ hänvisning till EETS-genomförandeförordningen, där det föreskrivs om EETS-leverantörers skyldigheter i fråga om fakturering av EETS-användare.

**8 §. EETS-leverantörers informationsskyldighet.** I paragrafen föreskrivs det om EETS-leverantörers informationsskyldighet. Paragrafen är ny.

Enligt 1 mom. ska en EETS-leverantör på begäran omedelbart ge avgiftsupptagaren nödvändiga uppgifter om ett fordon som använts i ett misstänkt fall av underlåtenhet att betala vägavgift och om den ägare eller innehavare av fordonet som är kund hos EETS-leverantören. Syftet med momentet är att säkerställa att EETS-leverantörerna samarbetar med avgiftsupptagarna i deras insatser för att identifiera misstänkta överträdelser. Momentet motsvarar artikel 5.8 första stycket i EETS-direktivet.

Enligt 2 mom. har avgiftsupptagaren rätt att av en EETS-leverantör få nödvändiga uppgifter om de fordon som ägs eller innehas av EETS-leverantörens kunder och som under en viss tidsperiod

har körts i ett EETS-område som avgiftsupptagaren ansvarar för. Avgiftsupptagaren har också rätt att få nödvändiga uppgifter om fordonsägare eller fordonsinnehavare. Övannämnda uppgifter ska vara nödvändiga för att avgiftsupptagaren ska kunna fullgöra sina lagstadgade skyldigheter. Dessa lagstadgade skyldigheter kan variera beroende på om elektroniska väggtullsystem tas i bruk i Finland. EETS-leverantören ska tillhandahålla de begärda uppgifterna inom två dagar efter mottagandet av begäran. Syftet med momentet är att föreskriva om avgiftsupptagares rätt att få uppgifter om dem som använder en EETS-tjänst, så att avgiftsupptagarna kan fullgöra sina lagstadgade skyldigheter gentemot myndigheterna. Momentet motsvarar artikel 5.8 första stycket och artikel 5.9 i EETS-direktivet.

Enligt 3 mom. får avgiftsupptagaren inte lämna uppgifter vidare till någon annan aktör, om inte något annat föreskrivs i lag. I de fall då avgiftsupptagaren ingår i samma enhet som leverantören av väggtulltjänster får uppgifterna uteslutande användas för att avgiftsupptagaren ska kunna fullgöra sina lagstadgade skyldigheter. Genom momentet genomförs bestämmelserna i artikel 5.8 andra stycket och artikel 5.9 i EETS-direktivet. Enligt dessa bestämmelser ska medlemsstaterna vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att avgiftsupptagaren inte lämnar ut uppgifter till andra leverantörer av väggtulltjänster. Syftet med paragrafen är således att förhindra att uppgifter lämnas vidare, om inte någon, t.ex. en myndighet, uttryckligen har rätt till det enligt lag. Enligt definitionerna i lagen kan en avgiftsupptagare vara en offentlig eller privat enhet. I Finland finns det tills vidare ingen sådan aktör och man vet inte vem som eventuellt kunde agera som en sådan. Om en myndighet eller någon annan aktör som sköter en offentlig förvaltningsuppgift är avgiftsupptagare, omfattas de uppgifter som avses i denna paragraf i princip av sekretessen enligt offentlighetslagen. De uppgifter som avses i paragrafen är till sin karaktär kunduppgifter, varför de kan anses vara sekretessbelagda på den grunden att de innehåller uppgifter om företagshemligheter. Momentet innebär i detta fall ingen ny begränsning av offentligheten.

Vid behandlingen av de uppgifter som EETS-leverantörerna lämnar avgiftsupptagarna med stöd av 7 och 8 § ska de skyldigheter som följer av EU:s allmänna dataskyddsförordning beaktas. Uppgifter om fordonet samt dess ägare och innehavare innehåller personuppgifter. Bestämmelser om laglig behandling av personuppgifter finns i artikel 6 i EU:s allmänna dataskyddsförordning. Enligt artikel 6.1 är behandling av personuppgifter laglig om den är nödvändig för att fullgöra ett avtal i vilket den registrerade är part eller för att vidta åtgärder på begäran av den registrerade innan ett sådant avtal ingås. Behandling är laglig också när den är nödvändig för att fullgöra en rättslig förpliktelse som åvilar den personuppgiftsansvarige. Enligt förslaget ska EETS-leverantören och avgiftsupptagaren ingå ett avtal. En stor del av behandlingen av personuppgifter baserar sig dock på de lagstadgade skyldigheter som anges i förslaget, såsom de bestämmelser som föreslås i 8 §. Det är således motiverat att bedöma grunden för behandling av personuppgifter i första hand med tanke på den behandlingsgrund enligt den allmänna dataskyddsförordningen som baserar sig på en lagstadgad uppgift. En behandlingsgrund kan emellertid också vara att behandlingen baserar sig på avtal. Enligt grundlagsutskottet bör skyddet för personuppgifter numera i första hand tillgodoses med stöd av den allmänna dataskyddsförordningen och dataskyddslagen (1050/2018), som kompletterar och preciserar den (GrUU 14/2018 rd). Den allmänna dataskyddsförordningen kan också nu anses utgöra en tillräcklig rättslig behandlingsgrund med avseende på skyddet för privatlivet och personuppgifter enligt 10 § i grundlagen.

**9 §.** *Avgiftsupptagares skyldigheter för säkerställande av väggtullsystemets kompatibilitet.* I paragrafen föreskrivs det om avgiftsupptagares skyldigheter för säkerställande av väggtullsystemets kompatibilitet. Den föreslagna paragrafen motsvarar artiklarna 6 och 15 i EETS-direktivet. Paragrafen motsvarar 8 § i den gällande lagen.

## RP 115/2021 rd

Enligt *1 mom.* ansvarar avgiftsupptagaren för vägtullsområdets kompatibilitet med EETS. Avgiftsupptagaren ska för det EETS-område den ansvarar för utarbeta en EETS-områdesdeklaration och upprätthålla området i enlighet med den. I EETS-områdesdeklarationen ska ingå en detaljerad plan för processen för bedömning av driftskompatibilitetskomponenters överensstämmelse med specifikationerna och lämplighet för användning. Momentet motsvarar artikel 6.2 första stycket i EETS-direktivet och 8 § 1 mom. i den gällande lagen.

Enligt *2 mom.* ska, när ett elektroniskt vägtullssystem inrättas, den avgiftsupptagare som ansvarar för systemet på sin webbplats offentliggöra EETS-områdesdeklarationen i tillräckligt god tid innan det nya EETS-området tas i drift, så att EETS-leverantörer kan ackrediteras senast en månad innan det nya systemet tas i drift. Syftet med bestämmelsen är att möjliggöra ackreditering av EETS-leverantörer som är intresserade av EETS-områden senast en månad innan den nya verksamheten inleds, med korrekt hänsyn till varaktigheten av de förfaranden för bedömning av driftskompatibilitetskomponenters överensstämmelse med specifikationerna och lämplighet för användning som avses i artikel 15.1 i EETS-direktivet. EETS-områdesdeklarationen ska offentliggöras i så god tid innan ett nytt EETS-område inrättas att EETS-leverantörerna har faktiska möjligheter att ackreditera sig inom föreskriven tid. Med ackreditering avses enligt artikel 2.20 i EETS-direktivet ett förfarande som definieras och handhas av avgiftsupptagaren och som EETS-leverantörer måste genomgå innan de får tillstånd att tillhandahålla EETS-tjänster i ett EETS-område. Momentet motsvarar artikel 6.2 andra stycket och artikel 15.1 i EETS-direktivet. Momentet är nytt.

I *3 mom.* ingår en informativ hänvisning till EETS-genomförandeförordningen, som innehåller närmare bestämmelser om de tekniska och förfarandemässiga kraven för driftskompatibilitet samt om innehållet i områdesdeklarationen.

Enligt *4 mom.* ska den avgiftsupptagare som ansvarar för vägtullssystemet, utöver vad som föreskrivs i 1 mom., på sin webbplats, innan systemet ändras väsentligt, offentliggöra en detaljerad plan av den förnyade bedömningen av huruvida driftskompatibilitetskomponenter tillhörande EETS-leverantörer som redan ackrediterats för systemet överensstämmer med specifikationerna och lämpar sig för användning. Syftet med detta är att göra det möjligt för de EETS-leverantörer som redan är ackrediterade för ett EETS-område att anpassa sina driftskompatibilitetskomponenter till de nya kraven och att erhålla en ny ackreditering senast en månad innan det ändrade systemet tas i drift, med korrekt hänsyn till hur länge det tar att bedöma driftskompatibilitetskomponenternas överensstämmelse med specifikationerna och deras lämplighet för användning. Avgiftsupptagaren ska iakttä planerna. Momentet motsvarar artikel 6.2 tredje stycket och artikel 15.1 i EETS-direktivet. Momentet är nytt.

I *5 mom.* konstateras det att om EETS-området inte motsvarar de tekniska och förfarandemässiga driftskompatibilitetsvillkor som föreskrivs för EETS, ska den ansvariga avgiftsupptagaren vidta korrigerande åtgärder för att säkerställa vägtullssystemets kompatibilitet med EETS. Den ansvariga avgiftsupptagaren kan bedöma problemet tillsammans med berörda intressenter och inom ramen för sitt ansvarsområde vidta korrigerande åtgärder för att säkerställa vägtullssystemets kompatibilitet. Syftet med momentet är att föreskriva om en skyldighet för avgiftsupptagaren att säkerställa att EETS-området uppfyller kraven på kompatibilitet, och om ett EETS-område inte uppfyller dessa krav är avgiftsupptagaren skyldig att vidta korrigerande åtgärder. Momentet motsvarar artikel 6.1 i EETS-direktivet.

Enligt *6 mom.* ska avgiftsupptagaren vid bedömningen av driftskompatibilitetskomponenters lämplighet för användning handla på ett icke-diskriminerande sätt och samarbeta med EETS-leverantörer, tillverkare och anmälda organ. Avgiftsupptagaren ska också beakta kraven i

EETS-genomförandeförordningen. Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att ingen marknadsaktör i praktiken diskrimineras i frågor som gäller den valda teknologin och kompatibiliteten. Momentet motsvarar artikel 6.8 i EETS-direktivet och 8 § 5 mom. i den gällande lagen.

**10 §. Godkännande av EETS-leverantörer för EETS-områden.** I paragrafen föreskrivs det om godkännande av EETS-leverantörer för EETS-områden. Paragrafen motsvarar artikel 6 i EETS-direktivet och delvis 8 § i den gällande lagen.

I 1 mom. föreskrivs det att avgiftsupptagaren ska godta alla EETS-leverantörer som vill tillhandahålla EETS-tjänster inom de vägtullsområden som avgiftsupptagaren ansvarar för. En förutsättning för godkännandet är att EETS-leverantören uppfyller de skyldigheter och allmänna villkor som fastställts i EETS-områdesdeklarationen. Momentet motsvarar artikel 6.3 i EETS-direktivet och 8 § 2 mom. i den gällande lagen.

I 2 mom. föreskrivs det att avgiftsupptagare inte får kräva att EETS-leverantörer ska använda sådana tekniska eller förfarandemässiga lösningar som gör att EETS-leverantörens driftskompatibilitetskomponenter inte är driftskompatibla med elektroniska vägtullssystem på andra EETS-områden. Momentet är nytt och motsvarar artikel 6.3 tredje stycket i EETS-direktivet.

I 3 mom. föreskrivs det att det i avtalet mellan avgiftsupptagaren och EETS-leverantören ska vara tillåtet för EETS-leverantören att direkt fakturera EETS-användaren för vägtullen. Enligt momentet ska EETS-leverantören fakturera EETS-användaren i avgiftsupptagarens namn, om avgiftsupptagaren begär det. Momentet är nytt och motsvarar artikel 6.4 i EETS-direktivet.

I 4 mom. föreskrivs det att avgiftsupptagare ska godta all operativ fordonsutrustning från EETS-leverantörer med vilka de har avtalsförhållanden som har certifierats i enlighet med det förfarande som fastställs i EETS-genomförandeförordningen och som inte finns upptagna i en sådan förteckning över ogiltigförklarad fordonsutrustning som avses i 6 § 2 mom. Syftet med momentet är att säkerställa att avgiftsupptagaren inte ställer oskäliga krav på EETS-tjänsteleverantörens fordonsutrustning. Momentet motsvarar artikel 6.6 i EETS-direktivet och 8 § 3 mom. i den gällande lagen.

**11 §. Ersättande tjänster vid störningar i EETS.** I paragrafen föreskrivs det om ersättande tjänster vid störningar i EETS. När EETS verksamhet störs av orsaker som beror på avgiftsupptagaren, ska avgiftsupptagaren sörja för ersättande tjänster för att trygga smidigheten i trafiken. Med ersättande tjänster avses ett degraderat driftläge som avses i artikel 6.7 i EETS-direktivet. Det kan vara fråga om vilken annan ersättande tjänst som helst som säkerställer vägtullarnas faktiska funktionsduglighet och smidigheten i trafiken. Med hjälp av ett degraderat driftläge kan fordon som är utrustade med fordonsapparater färdas tryggt med så små fördröjningar som möjligt och utan misstanke om underlåtenhet att betala vägavgift. I momentet föreskrivs det endast om störningar som beror på avgiftsupptagaren, eftersom det i EETS-direktivet endast föreskrivs om sådana fall. Momentet motsvarar artikel 6.7 i EETS-direktivet.

**12 §. Avgiftsupptagares tjänsteersättning till EETS-leverantörer.** I paragrafen föreskrivs det om avgiftsupptagares tjänsteersättning till EETS-leverantörer. Paragrafen är ny och motsvarar artikel 7 i EETS-direktivet.

Enligt 1 mom. har EETS-leverantören rätt till tjänsteersättning av avgiftsupptagaren. Momentet motsvarar artikel 7.1 i EETS-direktivet.

Enligt 2 mom. ska den metod som används för att fastställa tjänsteersättningen till EETS-leverantörer vara identisk för alla EETS-leverantörer som är ackrediterade för ett visst EETS-område. Avgiftsupptagaren ska offentliggöra metoden som en del av de kommersiella villkoren i EETS-områdesdeklarationen på det sätt som avses i artikel 13 EETS-genomförandeförordningen. Den metod som används för att fastställa tjänsteersättningen ska vara transparent, icke-diskriminerande och identisk för alla EETS-leverantörer som är ackrediterade för ett visst EETS-område. Bestämmelsen motsvarar artikel 7.2 i EETS-direktivet.

Enligt 3 mom. ska, om det i EETS-området finns en huvudsaklig tjänsteleverantör med särskilda skyldigheter eller rättigheter, den metod som används för att fastställa EETS-leverantörernas tjänsteersättningar följa samma struktur som tjänsteersättningen för jämförbara tjänster som tillhandahålls av den huvudsakliga tjänsteleverantören. Med huvudsaklig tjänsteleverantör avses i enlighet med artikel 2.12 i EETS-direktivet en leverantör av vägtulltjänster med särskilda skyldigheter, såsom skyldigheten att underteckna kontrakt med alla intresserade användare, eller särskilda rättigheter, såsom särskild ersättning eller ett garanterat långtidskontrakt, som skiljer sig från de rättigheter och skyldigheter som andra tjänsteleverantörer har. Beloppet av tjänsteersättningen till EETS-leverantören får endast av särskilda skäl skilja sig från ersättningen till den huvudsakliga tjänsteleverantören. Ett sådant särskilt skäl kan anses vara kostnaderna för de särskilda krav och skyldigheter som den huvudsakliga tjänsteleverantören har men som EETS-leverantören inte har. Ett annat särskilt skäl kunde vara behovet av att från EETS-leverantörens tjänsteersättning dra av de fasta avgifter som avgiftsupptagaren tar ut baserat på de kostnader som det medför för avgiftsupptagaren att tillhandahålla, driva och underhålla ett EETS-kompatibelt system på sitt vägtullområde, inbegripet kostnader för ackreditering, i de fall då sådana kostnader inte ingår i vägtullen. Paragrafens 3 mom. motsvarar artikel 7.3 i EETS-direktivet.

**13 §. EETS-användares rättigheter och skyldigheter.** I paragrafen föreskrivs det om EETS-användares rättigheter och skyldigheter. Paragrafen motsvarar i sak delvis 9 § i den gällande lagen, men i den föreslås tekniska kompletteringar som beror på direktivet. Bestämmelserna i 9 § 2 och 3 mom. i den gällande lagen stryks. Den föreslagna paragrafen motsvarar artikel 10 i EETS-direktivet.

Enligt 1 mom. kan EETS-användare beställa tjänster från vilken EETS-leverantör som helst. Bestämmelsen innebär att tjänsten kan beställas oberoende av t.ex. nationalitet, bosättningsmedlemsstat eller medlemsstat där fordonet är registrerat. Vid ingående av ett avtal ska EETS-användare enligt EETS-direktivet vederbörligen informeras t.ex. om giltiga betalningssätt och om behandlingen av deras personuppgifter. Kravet grundar sig på artikel 10.1 i EETS-direktivet. Momentet motsvarar 9 § 1 mom. i den gällande lagen.

Användning av EETS förutsätter behandling av användarens personuppgifter. Bestämmelser om laglig behandling av personuppgifter finns i artikel 6 i EU:s allmänna dataskyddsförordning. Enligt artikel 6.1 b är behandling av personuppgifter laglig om den är nödvändig för att fullgöra ett avtal i vilket den registrerade är part eller för att vidta åtgärder på begäran av den registrerade innan ett sådant avtal ingås. Den allmänna dataskyddsförordningen medger inget nationellt handlingsutrymme till denna del. Eftersom användningen av EETS-tjänsten baserar sig på avtal mellan tjänsteleverantör och användare är det motiverat att i första hand bedöma grunden för behandlingen av personuppgifter med tanke på en avtalsenlig behandlingsgrund enligt den allmänna dataskyddsförordningen. Enligt grundlagsutskottet bör skyddet för personuppgifter numera i första hand tillgodoses med stöd av den allmänna dataskyddsförordningen och dataskyddslagen, som kompletterar och preciserar den (GrUU 14/2018 rd). Den allmänna dataskyddsförordningen kan också nu anses utgöra en tillräcklig rättslig behandlingsgrund med avseende på skyddet för privatlivet och personuppgifter enligt 10 § i grundlagen.

## RP 115/2021 rd

Enligt 2 mom. anses EETS-användaren fullgöra sin betalningsskyldighet gentemot avgiftsupptagaren när användaren betalar en vägtull till sin EETS-leverantör. Bestämmelsen motsvarar 9 § 4 mom. i den gällande lagen och artikel 10.2 första stycket i EETS-direktivet.

Enligt 3 mom. är det, om fordonet har fler fordonsutrustningar än en, EETS-användarens ansvar att använda rätt fordonsutrustning för det specifika EETS-området. Det är viktigt att använda rätt fordonsutrustning, eftersom fordonsutrustningen sänder information om att fordonet rör sig på ett EETS-område och således inverkar på fastställandet av vägavgiften och dess storlek. Momentet är nytt och motsvarar artikel 10.2 andra stycket i EETS-direktivet.

Enligt 4 mom. finns bestämmelser om EETS-användares skyldigheter i fråga om tillhandahållande av uppgifter till EETS-leverantörer samt användning och hantering av fordonsutrustning i artikel 3 i kommissionens delegerade förordning (EU) 2020/203 om klassificering av fordon, skyldigheter för användare av europeiska elektroniska vägtullar, krav på driftskompatibilitetskomponenter och minimikriterier för anmälda organs behörighet. I momentet ges genomförandeförordningen en kortform, som sedan används i lagtexten.

**14 §. Vägtullar.** I paragrafen föreskrivs det om fastställande av vägtullar samt om avgiftsupptagarnas och EETS-leverantörernas ansvar för insändandet av de uppgifter om fordonstrafik som ligger till grund för faktureringen. Paragrafen motsvarar 10 § i den gällande lagen och artikel 8 i EETS-direktivet.

Enligt 1 mom. får den vägtull som avgiftsupptagaren tar ut av EETS-användare inte överstiga den vägtull som tas ut av andra användare inom samma EETS-område. Bestämmelsen motsvarar 10 § 1 mom. i den gällande lagen och artikel 6.5 i EETS-direktivet. Den vägtull som avgiftsupptagare tar ut av EETS-användare får inte överstiga den motsvarande nationella eller lokala vägtullen. Detta påverkar inte medlemsstaternas rätt att införa rabatter för att främja användningen av elektroniska vägtullar. Alla rabatter på vägtullar som användare av fordonsutrustning erbjuds av en medlemsstat eller en avgiftsupptagare ska vara transparenta, tillkännages offentligt och tillhandahållas EETS-leverantörernas kunder enligt samma villkor.

Enligt 2 mom. ska avgiftsupptagarens klassificering tillämpas, om den fordonsklassificering för fastställande av vägtullstaxan som används av EETS-leverantören avviker från den som avgiftsupptagaren använder och om det inte kan påvisas att avgiftsupptagarens klassificering är felaktig. Bestämmelsen motsvarar 10 § 2 mom. i den gällande lagen och artikel 8.1 i EETS-direktivet. Närmare bestämmelser om klassificeringen av fordon finns i kommissionens delegerade förordning. De parametrar för klassificering av fordon som ska stödjas av EETS ska inte begränsa avgiftsupptagarnas val av taxsystem.

Enligt 3 mom. har avgiftsupptagaren rätt att kräva betalning från en EETS-leverantör för alla färdvägsdeklarationer och situationer när färdvägsdeklarationer saknas för EETS-användarkonton som hanteras av den EETS-leverantören. Till sitt sakinnehåll motsvarar momentet 10 § 3 mom. i den gällande lagen, men i momentet hänvisas inte längre till bestämmelserna i det upphävda EETS-beslutet, utan bestämmelsen skrivs ut i momentet. Momentet motsvarar artikel 8.2 i EETS-direktivet. En vägtullsdeklaration är en EETS-leverantörs meddelande till en avgiftsupptagare om att ett fordon framförts inom ett EETS-område.

Enligt 4 mom. ansvarar, om en EETS-leverantör har sänt en sådan förteckning över ogiltigförklarad fordonsutrustning som avses i 6 § 2 mom. till avgiftsupptagaren, EETS-leverantören inte längre för någon ytterligare vägtull som uppkommit genom användning av sådan ogiltigförklarad fordonsutrustning. Momentet motsvarar 10 § 3 mom. i den gällande lagen och artikel 8.3 i

EETS-direktivet. Avgiftsupptagare och EETS-leverantörer kan komma överens om antalet poster i förteckningen över ogiltigförklarad fordonsutrustning samt förteckningens format och uppdateringsfrekvens.

Enligt 5 mom. meddelar avgiftsupptagarna i mikrovågsbaserade vägtullsystem EETS-leverantörerna om färdvägsdeklarationer för de vägtullar som uppkommit för deras respektive EETS-användare. Momentet motsvarar 10 § 3 mom. i den gällande lagen och artikel 8.4 i EETS-direktivet. I vägtullsystem som baserar sig på mikrovågsteknik ansvarar avgiftsupptagaren för inlämnandet av en vägtulldeklaration till EETS-leverantören, eftersom även avgiftsupptagarens eget system samlar in uppgifter om fordonets rörelser i sådana system.

I 6 mom. tas för tydlighetens skull in en informativ hänvisning till kommissionens delegerade EETS-förordning, där det föreskrivs om detaljerna vid utformningen av de taxesystem som ska tillämpas på fordonsklassificeringen och om de förfaranden som behövs vid upprättandet av systemen.

**15 §. Ekonomisk uppföljning av verksamheten.** I paragrafen föreskrivs det om avgiftsupptagares och EETS-leverantörers bokföring. Paragrafen motsvarar 11 § i den gällande lagen och artikel 9 i EETS-direktivet.

I 1 mom. föreskrivs det att avgiftsupptagare och EETS-leverantörer ska ordna den ekonomiska uppföljningen och bokföringen av EETS-verksamheterna separat från organisationens övriga verksamhet så att det ekonomiska resultatet av EETS-verksamheterna kan utredas på ett tillförlitligt sätt. Strävan med detta är att kostnaderna för och nyttan av EETS-verksamheten ska kunna utvärderas tydligt. Momentet motsvarar 11 § 1 mom. i den gällande lagen. Det har i sak samma innehåll som i den gällande lagen.

Enligt 2 mom. ska en organisation som sköter uppgifterna för både avgiftsupptagare och EETS-leverantörer upprätta separata resultaträkningar och balansräkningar för dessa verksamheter och foga dem till bokslutet. Resultaträkningen och balansräkningen ska kunna härledas ur organisationens bokföring. I momentet ingår en informativ hänvisning till bokföringslagen (1336/1997), där det föreskrivs om upprättande av resultaträkning och balansräkning. Momentet motsvarar 11 § 2 mom. i den gällande lagen och har i sak samma innehåll. Momentet motsvarar artikel 9 i EETS-direktivet. Syftet med momentet är att särredovisa den bokföringsskyldiges inkomster och utgifter för affärsverksamhet i anslutning till vägtullstjänsten från den bokföringsskyldiges övriga verksamhet med hjälp av krav på resultaträkning enligt funktion, för att tillsynsmyndigheten t.ex. ska kunna försäkra sig om att korssubventionering inte har registrerats mellan denna funktion och den bokföringsskyldiges övriga verksamhet.

**16 §. Driftskompatibilitetskomponenter.** I paragrafen föreskrivs det om driftskompatibilitetskomponenter. Paragrafen motsvarar delvis 12,13 och 14 § i den gällande lagen.

Enligt 1 mom. ska den avgiftsupptagare som ansvarar för ett EETS-område inrätta en testmiljö där EETS-leverantörer eller deras behöriga ombud kan kontrollera att deras fordonsutrustning lämpar sig för användning inom avgiftsupptagarens EETS-område. Intyg ska utfärdas för respektive avklarat test. Avgiftsupptagare får inrätta en enda testmiljö för fler än ett EETS-område och för att ett behörigt ombud ska kunna kontrollera en typ av fordonsutrustnings lämplighet för användning på flera EETS-leverantörers vägnar. Avgiftsupptagaren får kräva att EETS-leverantörerna eller deras behöriga ombud täcker kostnaderna för respektive test. Momentet är nytt och grundar sig på artikel 15.2 i EETS-direktivet.



Enligt 2 mom. godkänns som driftskompatibilitetskomponenter sådana komponenter som har försetts med CE-märkning eller med antingen en försäkran om överensstämmelse med specifikationerna eller en försäkran om lämplighet för användning eller med båda. Bestämmelsen baserar sig på artikel 15.3 i EETS-direktivet. I momentet ingår för tydlighetens skull också en informativ hänvisning till den delegerade EETS-förordningen, där det bl.a. föreskrivs om kraven på driftskompatibilitetskomponenter och allmänna infrastrukturkrav.

I 3 mom. ingår en informativ hänvisning till EETS-genomförandeförordningen, som innehåller närmare bestämmelser om särskilda infrastrukturkrav, om förfarandet för bedömning av driftskompatibilitetskomponenters överensstämmelse med specifikationerna och lämplighet för användning, om innehållet i och formatet för EG-försäkran och om specifikationer för elektroniska gränssnitt mellan avgiftsupptagares, EETS-leverantörers och EETS-användares driftskompatibilitetskomponenter. Hänvisningen behövs för tydlighetens skull, eftersom en stor del av lagstiftningen i fortsättningen kommer från kommissionens direkt tillämpliga förordningar.

**17 §. Avhjälpan av brister hos driftskompatibilitetskomponenter.** I paragrafen föreskrivs det om avhjälpan av brister hos driftskompatibilitetskomponenter. Paragrafen motsvarar i sak 14 § i den gällande lagen och artikel 16 i EETS-direktivet.

Enligt 1 mom. har Transport- och kommunikationsverket möjlighet att ålägga tillverkaren eller dennes behöriga ombud att avhjälpa brister hos driftskompatibilitetskomponenter som släppts ut på marknaden, om produkterna inte uppfyller de tekniska kraven i 16 § i den föreslagna lagen. Transport- och kommunikationsverket kan förena föreläggandet med vite på det sätt som föreskrivs i den föreslagna 28 §. Bestämmelsen motsvarar 14 § 1 mom. i den gällande lagen och artikel 16.3 i EETS-direktivet.

Enligt 2 mom. kan Transport- och kommunikationsverket genom sitt beslut begränsa användningsområdet för driftskompatibilitetskomponenter, förbjuda att de används eller bestämma att de ska dras tillbaka från marknaden, om de korrigerande åtgärder som nämns i 1 mom. inte har vidtagits. Transport- och kommunikationsverket kan förena åläggandet med administrativa tvångsmedel enligt 28 § i den föreslagna lagen. Bestämmelsen motsvarar 14 § 2 mom. i den gällande lagen och artikel 16.1 i EETS-direktivet. Genom bestämmelsen verkställs den skyldighet till åtgärder i anslutning till marknadstillsynen som föreskrivs i EETS-direktivet när en produkt som bär CE-märkning och som släppts ut på marknaden inte uppfyller de grundläggande kraven. Med utsläppande på marknaden avses att produkten första gången görs tillgänglig på marknaden inom EU. Med tillbakadragande avses alla åtgärder som syftar till att förhindra att varor i leveranskedjan tillhandahålls på marknaden.

Enligt 3 mom. ska driftskompatibilitetskomponenternas tillverkare eller dennes befullmäktigade ombud inom den tid som Transport- och kommunikationsverket bestämmer lämna verket en redogörelse för de åtgärder som tillverkaren eller ombudet har vidtagit med anledning av ett beslut enligt 2 mom. Momentet motsvarar 14 § 3 mom. i den gällande lagen.

I 4 mom. föreskrivs det om Transport- och kommunikationsverkets skyldighet att omedelbart underrätta kommissionen, Europeiska unionens medlemsstater och behörigt anmält organ om de åtgärder som vidtagits med stöd av 1 och 2 mom. Momentet motsvarar 14 § 4 mom. i den gällande lagen. Genom momentet genomförs anmälningsskyldigheterna enligt artikel 16.1 och 16.3 i EETS-direktivet. Transport- och kommunikationsverket ska i enlighet med artikel 16.1 specificera skälen till de förbuds- och begränsningsåtgärder som verket vidtagit för kommissionen och i synnerhet ange om den bristande uppfyllelsen beror på att de tekniska specifikationerna tillämpats på ett felaktigt sätt eller att de tekniska specifikationerna är otillräckliga. En-

ligt artikel 16.2 ska kommissionen så snart som möjligt samråda med den berörda medlemsstaten, tillverkaren, EETS-leverantören eller deras i unionen etablerade behöriga ombud och bedöma om åtgärden är berättigad.

I artikel 17 i EETS-direktivet föreskrivs det om insyn i bedömningar. Enligt artikeln ska alla beslut som en medlemsstat eller en avgiftsupptagare fattar avseende bedömning av driftskompatibilitetskomponenters överensstämmelse med specifikationer eller deras lämplighet för användning, eller beslut som fattas enligt artikel 16, motiveras noggrant. Den berörda tillverkaren, EETS-leverantören eller deras behöriga ombud ska underrättas om beslutet så snart som möjligt. Bestämmelser om förvaltningsbeslutets form och innehåll samt om anvisningar för omprövning och besväransvisning finns i 7 kap. i förvaltningslagen (434/2003).

**18 §. Utseende av ett anmält organ.** I paragrafen föreslås bestämmelser om utseende av ett anmält organ. Paragrafen motsvarar i sak 16 § i den gällande lagen och artikel 19 i EETS-direktivet.

*I 1 mom.* föreskrivs det att Transport- och kommunikationsverket på ansökan utser de organ som ansvarar för att utföra eller övervaka förfarandet för bedömning av överensstämmelse i fråga om specifikationer eller lämplighet för användning som avses i EETS-genomförandeförordningen och anmäler organen till Europeiska kommissionen och till de övriga medlemsstaterna i Europeiska unionen. Anmälningarna ska innehålla uppgift om varje organs behörighetsområde och de identifikationsnummer som i förväg har erhållits från kommissionen. Kommissionen ska i Europeiska unionens officiella tidning offentliggöra och upprätthålla en uppdaterad förteckning över de anmälda organen. De uppgifter i anslutning till utseende och anmälan av anmälda organ som avses i momentet överförs enligt förslaget till Transport- och kommunikationsverket från kommunikationsministeriet. Bestämmelsen motsvarar i huvudsak 16 § 1 mom. i den gällande lagen, men det föreslås att utnämningssuppgiften överförs från kommunikationsministeriet till Transport- och kommunikationsverket. Verket sköter för närvarande motsvarande uppgifter inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde. Bestämmelsen baserar sig på artikel 19.1 i EETS-direktivet.

*I 2 mom.* föreskrivs det om innehållet i beslutet om utseende av ett anmält organ. I beslutet specificeras organets kompetensområde, bl.a. vilka driftskompatibilitetskomponenter det har fullmakt att granska och vilka förfaranden för bedömning av överensstämmelse med kraven och lämplighet för användning det får tillämpa. I beslutet bestäms också om de arrangemang som hänför sig till övervakningen av organet, t.ex. tidpunkterna för ny bedömning av behörigheten, för att organet fortlöpande ska uppfylla de krav som ställs på det. I beslutet kan det också anges andra krav, begränsningar och villkor som gäller organets verksamhet. Ett anmält organ kan utses för en bestämd tid eller tills vidare. Momentet motsvarar 16 § 2 mom. i den gällande lagen. Transport- och kommunikationsverkets behörighet att utse anmälda organ begränsas av flera bestämmelser i den delegerade EETS-förordningen och av t.ex. de föreslagna 19 och 20 §.

**19 §. Förutsättningarna för utseende av ett anmält organ.** I paragrafen föreslås bestämmelser om förutsättningarna för utseende av ett anmält organ. Paragrafen motsvarar i sak 17 § i den gällande lagen och artikel 19.2 i EETS-direktivet, men t.ex. hänvisningarna till EU-lagstiftningen uppdateras.

*I 1 mom.* föreskrivs det om de förutsättningar som anmälda organ ska uppfylla för att de ska kunna utses. Organet ska vara en i Finland registrerad juridisk person eller en del av en sådan. Organet ska uppfylla minimikraven i den delegerade EETS-förordningen. I Finland ackrediteras kontrollorgan av Finlands nationella ackrediteringsorgan, ackrediteringstjänsten FINAS. De or-

gan som uppfyller bedömningskriterierna enligt relevanta europeiska standarder ska anses uppfylla minimikraven i den delegerade förordningen. Till sitt sakinhåll motsvarar bestämmelsen 17 § 1 mom. i den gällande lagen och artikel 19.2 i EETS-direktivet.

Enligt 2 mom. ska det anmälda organet underrätta Transport- och kommunikationsverket om alla sådana förändringar som kan påverka uppfyllandet av de krav som anges i 1 mom. eller i den delegerade EETS-förordningen. På så sätt kan man effektivare övervaka att organen fortlöpande uppfyller minimikraven. Anmälan enligt momentet ska enligt förslaget göras till Transport- och kommunikationsverket i stället för till kommunikationsministeriet. I övrigt motsvarar momentet till innehållet 17 § 2 mom. i den gällande lagen.

I 3 mom. föreskrivs det om de anmälda organens skyldighet att årligen lämna Transport- och kommunikationsverket en redogörelse för utförandet eller övervakningen av det förfarande för bedömning av överensstämmelse i fråga om specifikationer eller lämplighet för användning som avses i EETS-genomförandeförordningen samt för resultatet av bedömningsförfarandet eller övervakningen. Med hjälp av rapporteringsskyldigheten kan tillsynen över organen effektiviseras. Enligt förslaget ska den redogörelse som avses i momentet göras till Transport- och kommunikationsverket i stället för till kommunikationsministeriet. I övrigt motsvarar momentet 17 § 3 mom. i den gällande lagen.

**20 §. Utförande av ett anmält organs uppgifter.** I paragrafen föreslås bestämmelser om utförande av ett anmält organs uppgifter. Paragrafen motsvarar 18 § i den gällande lagen.

I 1 mom. föreskrivs en skyldighet för organen att beakta de bestämmelser, rekommendationer, anvisningar och standarder som gäller organets verksamhetsområde när de utför sina uppdrag. Organen ska också följa hur de utvecklas. Genom bestämmelsen försöker man säkerställa att kontrollverksamheten är tillförlitlig. Momentet motsvarar 18 § 1 mom. i den gällande lagen.

Enligt 2 mom. ska de bedömningsuppdrag som anmälda organ utför med stöd av den föreslagna lagen anses vara sådana offentliga förvaltningsuppgifter som avses i 124 § i grundlagen. När uppdragen utförs ska organen således iaktta lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999), lagen om elektronisk kommunikation i myndigheternas verksamhet (13/2003), lagen om informationshantering inom den offentliga förvaltningen (906/2019), förvaltningslagen (434/2003), språklagen (423/2003) och samiska språklagen (1086/2003). I momentet ska det i fortsättningen inte ingå någon informativ hänvisning till de allmänna förvaltningslagarna, eftersom det numera inte behövs. Vid skötseln av offentliga förvaltningsuppgifter är det ändå klart att de allmänna förvaltningslagarna ska iakttas. I momentet föreskrivs det också i fortsättningen på motsvarande sätt som i 18 § 2 mom. i den gällande lagen om straffrättsligt tjänsteansvar och skadeståndsansvar. På anställda vid ett anmält organ ska bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar tillämpas när de sköter offentliga förvaltningsuppgifter. På skadeståndsansvar tillämpas skadeståndslagen (412/1974).

I 3 mom. föreskrivs en möjlighet för anmälda organ att till sin hjälp anlita utomstående sakkunnigtjänster. Utomstående aktörer ska emellertid uppfylla de kriterier som uppställs för anmälda organ i 19 § 1 mom. i den föreslagna lagen och i den delegerade EETS-förordningen. Ett anmält organ ansvarar för bedömningen i dess helhet även om det anlitar utomstående sakkunniga. Momentet motsvarar 18 § 3 mom. i den gällande lagen.

**21 §. Att återkalla utseende av ett anmält organ.** I paragrafen föreslås bestämmelser om att återkalla utseende av ett anmält organ. De uppgifter som avses i paragrafen överförs enligt förslaget

## RP 115/2021 rd

från kommunikationsministeriet till Transport- och kommunikationsverket. Paragrafen motsvarar till sitt sakinnehåll 19 § i den gällande lagen. Bestämmelsen baserar sig på artikel 19.3 i EETS-direktivet.

I 1 mom. föreskrivs det om Transport- och kommunikationsverkets skyldighet att ålägga ett anmält organ att avhjälpa brister i de lagstadgade kraven på anmälda organ eller i de villkor som i beslutet om utseende ålagts organet eller andra brister i dess verksamhet. Om det anmälda organet inte rättar till missförhållandet inom utsatt tid, ska verket återkalla beslutet om utseende. Till sitt sakinnehåll motsvarar bestämmelsen 19 § 1 mom. i den gällande lagen och artikel 19.3 i EETS-direktivet.

I 2 mom. föreskrivs det om skyldigheten att underrätta kommissionen och Europeiska unionens medlemsstater om återkallandet av ett beslut om utseende. Momentet motsvarar 19 § 2 mom. i den gällande lagen och artikel 19.3 i EETS-direktivet.

**22 §. Register över EETS-områden.** I paragrafen föreskrivs det om register över EETS-områden. Paragrafen motsvarar i sak 20 § i den gällande lagen och artikel 21 i EETS-direktivet.

I 1 mom. föreskrivs det att Transport- och kommunikationsverket för ett register över EETS-områden inom finskt territorium. I momentet räknas de uppgifter upp som ska lagras i registret. I sak motsvarar bestämmelsen 20 § 1 och 2 mom. i den gällande lagen och artikel 21.1 i EETS-direktivet. I 3 punkten i momentet klargörs att med tullkontextdata avses, i enlighet med artikel 2.15 i EETS-direktivet, den information som en ansvarig avgiftsupptagare fastställt som nödvändig för att fastställa den vägtull som ska betalas för att framföra ett fordon i ett visst vägtullsområde och slutföra vägtullstransaktionen. Bestämmelser om den EETS-områdesdeklaration som avses i 4 punkten finns i den föreslagna 9 §, och bestämmelser om dess minimiinnehåll finns i EETS-genomförandeförordningen.

Enligt 2 mom. ska de avgiftsupptagare som svarar för ett vägtullsområde utan obefogat dröjsmål underrätta Transport- och kommunikationsverket om förändringar i de uppgifter som avses i 1 mom. Momentet motsvarar till innehållet 20 § 4 mom. i den gällande lagen. Momentet motsvarar artikel 6.1 i EETS-direktivet.

Enligt 3 mom. ska registret vara allmänt tillgängligt i elektronisk form. Momentet motsvarar till innehållet 20 § 2 mom. i den gällande lagen. Bestämmelsen motsvarar artikel 21.3 i EETS-direktivet.

Enligt 4 mom. ska Transport- och kommunikationsverket elektroniskt, i slutet av varje kalenderår, till Europeiska kommissionen översända uppgifter om de EETS-områden som förts in i registret. Kommissionen ska göra informationen tillgänglig för övriga medlemsstater. Momentet motsvarar 20 § 3 mom. i den gällande lagen och artikel 21.5 i EETS-direktivet.

**23 §. Register över EETS-leverantörer.** I paragrafen föreskrivs det om register över EETS-leverantörer. Paragrafen motsvarar med vissa preciseringar 21 § i den gällande lagen och artikel 21 i EETS-direktivet.

I 1 mom. föreskrivs det att Transport- och kommunikationsverket för ett register över EETS-leverantörer. I momentet föreskrivs det om de uppgiftskategorier som ska föras in i registret. Transport- och kommunikationsverket har prövningsrätt när det gäller att närmare bestämma vilka uppgifter som ska registreras. Det kan t.ex. handla om EETS-leverantörers namn, FO-nummer och kontaktuppgifter. Likaså kan man registrera t.ex. uppgifter om beviljade och återkallade tillstånd samt om deras innehåll, tillståndsvillkor, tillståndssymbol, giltighetstid och

ändring. I enlighet med direktivet ska registret innehålla slutsatserna från granskningen av den riskhanteringsplan som avses i 4 § 1 mom. 5 punkten. Momentet motsvarar med vissa preciseringar 21 § i den gällande lagen och artikel 21.1 första stycket led b och 21.1 andra stycket i EETS-direktivet.

De uppgifter som ska registreras är i huvudsak andra än personuppgifter. Uppgifterna kan dock innehålla vissa personuppgifter, t.ex. namn och kontaktuppgifter för EETS-leverantörens kontakt- eller ansvarsperson. Bestämmelser om laglig behandling av personuppgifter finns i artikel 6 i EU:s allmänna dataskyddsförordning. Enligt artikel 6.1 c är behandlingen laglig om den är nödvändig för att fullgöra en rättslig förpliktelse som åvilar den personuppgiftsansvarige. Nu är det fråga om en sådan rättslig förpliktelse.

Enligt 2 mom. ska Transport- och kommunikationsverket på sin webbplats offentliggöra information om de EETS-leverantörer som har beviljats tillstånd. Kravet kan uppfyllas t.ex. genom att en förteckning över tjänsteleverantörernas namn och webbsidor publiceras. Förteckningen ska inte innehålla personuppgifter, eftersom personuppgifter enligt grundlagsutskottets praxis inte får lämnas ut via internet i form av massutlämnanden. Till sitt sakinnehåll motsvarar momentet 21 § 1 mom. i den gällande lagen och artikel 21.1 första stycket led b och 21.3 i EETS-direktivet.

Enligt 3 mom. ska Transport- och kommunikationsverket elektroniskt, i slutet av varje kalenderår, till Europeiska kommissionen översända uppgifter om de EETS-områden som förts in i registret. Kommissionen ska göra informationen tillgänglig för övriga medlemsstater. Momentet motsvarar 21 § 1 mom. i den gällande lagen och artikel 21.5 i EETS-direktivet.

**24 §. Tillsynsmyndighet.** I paragrafen föreskrivs det att Transport- och kommunikationsverket övervakar att den föreslagna lagen följs. Paragrafen motsvarar till sitt sakinnehåll 22 § i den gällande lagen. I paragrafen föreskrivs det inte längre om kommunikationsministeriets tillsynsuppgifter i fråga om anmälda organ, eftersom ministeriet i fortsättningen inte har till uppgift att utse organen.

**25 §. Tillsynsmyndighetens rättigheter och skyldigheter.** Paragrafen motsvarar i huvudsak 23 § i den gällande lagen, men dess innehåll preciseras och rubriken ändras så att den bättre motsvarar paragrafens innehåll. I 1 mom. föreskrivs det att tillsynsmyndigheten, alltså Transport- och kommunikationsverket, trots sekretessbestämmelserna har rätt att få de handlingar som är nödvändiga för tillsynen av de aktörer som omfattas av skyldigheterna i lagen.

I 2 mom. föreskrivs det om Transport- och kommunikationsverkets skyldighet att minst en gång om året kontrollera att de krav som ställs på EETS-leverantörer uppfylls. Detta gäller i synnerhet kraven i 4 § 1 mom. i den föreslagna lagen och kraven på systemets täckning i 5 §. Bestämmelsen baserar sig på den kontrollskyldighet som åläggs medlemsstaterna i artikel 21.1 andra stycket i EETS-direktivet. I momentet föreskrivs det också om Transport- och kommunikationsverkets rätt att få nödvändiga uppgifter ur straffregistret och det bötesregister som avses i 46 § i lagen om verkställighet av böter (672/2002) för att bedöma gott anseende, som hör till de krav som ställs på EETS-leverantörer. Gott anseende definieras i 4 § 2 mom. i den föreslagna lagen, och för att Transport- och kommunikationsverket ska kunna kontrollera förutsättningen ska verket ha åtkomst till registren i fråga.

I 3 mom. föreskrivs det om Transport- och kommunikationsverkets rätt att få tillträde till EETS-aktörers lokaler eller andra utrymmen för att kunna utföra tillsynsuppgifterna. Verket utför i huvudsak kontroller i allmänna utrymmen, men det kan också uppstå situationer där en driftskompatibilitetskomponent som ska övervakas finns någon annanstans än på en allmän plats,

## RP 115/2021 rd

t.ex. i tillverkarens eller dennes ombuds kontor eller produktionsanläggning. Kontrollrätten gäller inte utrymmen som omfattas av hemfriden. Enligt grundlagsutskottets riktlinjer omfattar hemfriden i regel alla lokaler som används för permanent boende (GrUU 16/2004 rd, GrUU 39/2005 rd). Bestämmelser om motsvarande kontrollrätt för Transport- och kommunikationsverket ingår t.ex. i lagen om marin utrustning (1503/2011). På det sätt som förutsätts i grundlagsutskottets utlåtandepraxis (t.ex. GrUB 9/2018 rd) föreskrivs det också i momentet att 39 § i förvaltningslagen (434/2003) ska iakttas vid inspektionerna.

**26 §. Pilotsystem för vägtullar.** I paragrafen föreskrivs det om pilotsystem för vägtullar. Paragrafen är ny och motsvarar artikel 22 i EETS-direktivet.

I 1 mom. föreskrivs det att Transport- och kommunikationsverket i försökssyfte temporärt kan tillåta ett pilotsystem för vägtullar inom ett EETS-område som innefattar ny teknik eller nya metoder och som avviker från kraven enligt den föreslagna lagen och enligt EU-förordningarna på lägre nivå. Momentet baserar sig på artikel 22.1 i EETS-direktivet. Direktivet kräver inte att det föreskrivs om saken, utan gör det bara möjligt. För att tillåta teknisk utveckling av EETS får medlemsstaterna temporärt, på begränsade delar av sitt vägtullområde och parallellt med det EETS-kompatibla systemet, tillåta pilotsystem för vägtullar som innefattar ny teknik eller nya koncept som inte överensstämmer med en eller flera av bestämmelserna i EETS-direktivet. Med ett EETS-kompatibelt system avses enligt artikel 2.9 i EETS-direktivet de delar av ett elektroniskt vägtullsystem som särskilt behövs för integrationen av EETS-leverantörer i systemet och för driften av EETS. EETS-leverantörer åläggs inte att medverka i pilotsystem för vägtullar.

Enligt 2 mom. ska Transport- och kommunikationsverket begära tillstånd av Europeiska kommissionen för att inleda ett pilotsystem för vägtullar. Momentet baserar sig på artikel 22.3 i EETS-direktivet. Enligt EETS-direktivet ska Europeiska kommissionen utfärda eller neka tillstånd i form av ett beslut inom sex månader från det att den mottog begäran. Kommissionen får neka tillstånd, om pilotsystemet för vägtullar skulle kunna vara till skada för det normala elektroniska vägtullsystemets eller EETS korrekta funktion. Tillståndet ska inledningsvis ges för högst tre år.

**27 §. Informationsutbyte mellan medlemsstaterna om underlåtenhet att betala vägavgift.** Paragrafen är helt ny. I 1 mom. föreskrivs det att Transport- och kommunikationsverket är den nationella kontaktpunkt som avses i artikel 23.2 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/520 om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem och underlättande av gränsoverskridande informationsutbyte om underlåtenhet att betala vägavgifter i unionen. I momentet får namnet på direktivet en kortform.

I 2 mom. föreskrivs det att Transport- och kommunikationsverket ska ge de nationella kontaktpunkterna i de övriga medlemsstaterna de obligatoriska uppgifterna enligt bilaga I till EETS-direktivet om fordon och deras ägare och innehavare för identifiering av fordonet och ägaren eller innehavaren vid underlåtenhet att betala vägavgift. Vid informationsutbytet används det europeiska informationssystemet avseende fordon och körkort. Uppgifterna ges utifrån en sökning i det europeiska informationssystemet avseende fordon och körkort (Eucaris). Vid sökningen ska de uppgifter som anges i bilaga I till EETS-direktivet användas. Momentet baserar sig på artikel 23.1 och 23.4 i EETS-direktivet. Med underlåtenhet att betala vägavgift avses enligt artikel 2.22 i EETS-direktivet en överträdelse som består i att en väganvändare underlåter att betala en vägavgift i en medlemsstat och som fastställs genom relevanta nationella bestämmelser i den medlemsstaten.

Enligt artikel 23 i EETS-direktivet är informationsutbytet om obetalda vägtullar inte begränsat till enbart det europeiska systemet för elektroniska vägtulltjänster (EETS). Enligt artikeln gäller

informationsutbytet sådana fordon för vilka en underlåtenhet att betala vägavgift har fastställts. Enligt artikel 2.22 i direktivet avses med underlåtenhet att betala vägavgift en överträdelse som består i att en väganvändare underlåter att betala en vägavgift i en medlemsstat och som fastställs genom relevanta nationella bestämmelser i den medlemsstaten. Enligt artikel 2.21 avses med vägtull eller vägavgift en avgift som en väganvändare måste betala för att få trafikera en viss väg, ett vägnät, en konstruktion, såsom en bro eller en tunnel, eller en färja. Enligt artikel 2.10 avses med elektroniskt vägtullsystem ett system för uttag av vägtullar i vilket användarens skyldighet att betala vägtullen enbart utlöses av och är kopplad till automatisk upptäckt av att fordonet befinner sig på en viss plats genom fjärrkommunikation med fordonsutrustning i fordonet eller automatisk nummerplåtsavläsning. Enligt artikel 1 i EETS-direktivet är alla artiklar i direktivet tillämpliga på elektroniska vägtullsystem, men bestämmelserna om informationsutbyte i artikel 23 är också tillämpliga på andra än elektroniska vägtullsystem. Således gäller det föreslagna momentet förutom EETS-användares försummelse att betala också t.ex. försummelse att betala manuella vägtullar eller avgifter enligt system som baserar sig på registerbe-  
teckningar.

Uppgifter om fordon samt om deras ägare och innehavare finns i Finland i det trafik- och transportregister som förs av Transport- och kommunikationsverket. I 230 § 2 mom. i lagen om transportservice föreskrivs det att Transport- och kommunikationsverket får lämna ut uppgifter ur registret till utländska myndigheter eller för skötsel av myndighetsuppgifter utomlands, om utlämnandet grundar sig på lag, på Europeiska unionens lagstiftning eller på en förpliktelse i ett internationellt fördrag som är bindande för Finland. I det föreslagna momentet föreskrivs det om den lagbaserade rätten att lämna ut uppgifter. Utlämnandet av uppgifter sker endast mellan medlemsstaternas nationella kontaktpunkter, dvs. i praktiken myndigheter. Avgiftsupptagarna har indirekt tillgång till uppgifterna eftersom de har möjlighet att göra en Eucaris-förfrågan, men förfrågan kommer alltid via en nationell kontaktpunkt i en annan medlemsstat. De uppgifter som lämnas ut är sådana obligatoriska uppgifter som avses i bilaga I till EETS-direktivet. De valfria uppgifter som avses i bilagan lämnas således inte ut. Bilaga 1 innehåller en uttömmande förteckning över det obligatoriska datainnehåll som medlemsstaterna ska lämna ut. I momentet används till denna del hänvisningsteknik och det hänvisas direkt till bilaga I till EETS-direktivet. Hänvisningstekniken kan anses vara ändamålsenlig, eftersom det är fråga om bestämmelser av teknisk natur och detaljerade bestämmelser i direktivet som inte lämnar något nationellt handlingsutrymme i fråga om det materiella innehållet.

Vid det informationsutbyte som avses i paragrafen förmedlas sådana uppgifter som innehåller personuppgifter. Informationsutbytet sker endast mellan myndigheterna i EU-medlemsstaterna, och uppgifterna överförs t.ex. inte till tredjeländer. Bestämmelser om laglig behandling av personuppgifter finns i artikel 6 i EU:s allmänna dataskyddsförordning. Enligt artikel 6.1 c i dataskyddsförordningen är behandlingen av personuppgifter laglig om den är nödvändig för att fullgöra en rättslig förpliktelse som åvilar den personuppgiftsansvarige. Det är således motiverat att bedöma grunden för behandling av personuppgifter med tanke på den behandlingsgrund som baserar sig på en lagstadgad uppgift. Enligt grundlagsutskottet bör skyddet för personuppgifter numera i första hand tillgodoses med stöd av den allmänna dataskyddsförordningen och dataskyddslagen, som kompletterar och preciserar den (GrUU 14/2018 rd). Den allmänna dataskyddsförordningen kan också nu anses utgöra en tillräcklig rättslig behandlingsgrund med avseende på skyddet för privatlivet och personuppgifter enligt 10 § i grundlagen.

**28 §. Vite, hot om tvångsutförande och hot om avbrytande.** I paragrafen föreskrivs det att Transport- och kommunikationsverket kan ålägga den, som bryter mot den föreslagna lagen eller kommissionens genomförandeakter eller delegerade akter som utfärdats med stöd av EETS-direktivet, att rätta felet eller försummelsen. Transport- och kommunikationsverkets beslut kan

## RP 115/2021 rd

förenas med vite eller med hot om att verksamheten helt eller delvis avbryts eller att den försummade åtgärden vidtas på den försumliges bekostnad. Bestämmelser om vite, hot om avbrytande och hot om tvångsutförande finns i viteslagen (1113/1990), men en informativ hänvisning till dessa ingår inte längre i paragrafen.

**29 §. Ändringsökande.** Enligt 1 mom. får omprövning begäras i beslut som avses i den föreslagna lagen. Bestämmelser om begäran om omprövning finns i förvaltningslagen (434/2003). Omprövning av ett beslut som ett anmält organ har meddelat begärs hos organet. Omprövning av Transport- och kommunikationsverkets beslut ska begäras hos verket. Användningsområdet för omprövningsbegäran utvidgas jämfört med den gällande lagen.

Enligt 2 mom. finns bestämmelser om sökande av ändring i förvaltningsdomstol i lagen om rättegång i förvaltningsärenden (808/2019). Ändring i ett omprövningsbeslut får sökas genom besvär hos förvaltningsdomstolen.

Enligt 3 mom. ska ett beslut som har fattats med stöd av den föreslagna lagen iakttas trots ändringsökande, om inte den myndighet där ändring söks bestämmer något annat. Bestämmelsen är motiverad, för t.ex. förbud och begränsningar som gäller utrustning som används för EETS utfärdas endast av grundad anledning när utrustningen inte uppfyller kraven. I sådana situationer ligger det i allmänt intresse att förbudet genomförs fullt ut, i den mån det är möjligt.

Enligt 4 mom. finns bestämmelser om sökande av ändring i ett beslut som gäller föreläggande och utdömmande av vite samt föreläggande och verkställighet av hot om tvångsutförande eller hot om avbrytande i viteslagen.

**30 §. Ikraftträdande och övergångsbestämmelse.** I 1 mom. föreskrivs det om lagens ikraftträdande.

Enligt 2 mom. upphävs lagen om driftskompatibilitet för elektroniska vägtullsystem (21/2014).

I 3 mom. föreskrivs det om hänvisningar till den gamla lagen. Bestämmelsen baserar sig på artikel 32.1 tredje stycket i EETS-direktivet, enligt vilket varje medlemsstat själv ska utfärda närmare föreskrifter om hur hänvisningar till det upphävda direktivet och till nationella författningar ska göras.

I 4 mom. föreskrivs det att EETS-leverantörer till och med den 31 december 2027 får förse användare av lätta fordon med sådan fordonsutrustning som lämpar sig för användning med endast 5,8 gigahertz mikrovågsteknik, för användning i EETS-områden som inte kräver satellitbaserad positionsbestämning eller mobilkommunikationsteknik. Momentet motsvarar artikel 3.6 i EETS-direktivet.

### **8 Ikraftträdande**

Enligt artikel 32 i EETS-direktivet ska medlemsstaterna senast den 19 oktober 2021 anta och offentliggöra bestämmelser för genomförande av direktivet. Därför föreslås det att lagen träder i kraft hösten 2021 så snart som möjligt efter riksdagsbehandlingen.

### **9 Verkställighet och uppföljning**

Inga särskilda åtgärder har planerats för verkställigheten, eftersom det i Finland inte finns sådana elektroniska vägtullar som avses i denna proposition och de inte heller tas i bruk genom den nu föreslagna lagen.



Lagen förutsätter i fortsättningen att Transport- och kommunikationsverket är nationell kontaktpunkt enligt EETS-direktivet vid informationsutbytet mellan EU-medlemsstaterna om underlåtenhet att betala vägavgifter. För detta ändamål ska det i Eucaris-systemet under 2021 skapas ett nytt TOLL-gränssnitt, som gör det möjligt att automatiskt söka information om ett fordon som är registrerat i en annan medlemsstat samt om dess ägare och innehavare. Transport- och kommunikationsverket har meddelat att det har beredskap att ta i bruk gränssnittet enligt tidsplanen för lagens ikraftträdande.

## 10 Förhållandet till grundlagen samt lagstiftningsordning

### *Skydd för personuppgifter*

Propositionen är av betydelse med tanke på det skydd för privatlivet och personuppgifter som tryggas i 10 § i grundlagen. De föreslagna bestämmelserna är av betydelse också med tanke på Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna. Artikel 7 i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna tryggar skyddet för privatlivet och artikel 8 tillförsäkrar var och en rätt till skydd för personuppgifter. Skydd för personuppgifter ingår i artikel 8 i konventionen om skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna (Europeiska konventionen om skydd för de mänskliga rättigheterna).

Det europeiska systemet för elektroniska vägtullar (EETS) förutsätter att användarnas personuppgifter behandlas. Tjänsten grundar sig på ett avtal mellan EETS-leverantören och användaren (6 och 13 §), som ger användaren tillgång till EETS. Detta förutsätter att EETS-leverantören får uppgifter om fordonet och tjänsteanvändaren. Den utrustning som monteras i fordonet samlar dessutom in information om EETS-användarnas färdväg inom EETS-områden. Dessa uppgifter hänför sig till identifierade eller identifierbara fysiska personer, så uppgifterna är personuppgifter. Personuppgifterna behandlas dessutom av EETS-leverantören och den avgiftsupptagare som ansvarar för EETS-området. Med stöd av 5 § i den föreslagna lagen finns det ett avtalsförhållande mellan dessa aktörer. I den föreslagna 7 § föreskrivs det om utlämnande av uppgifter om fordon och deras användare från EETS-leverantören till avgiftsupptagaren för beräkningen av vägtullar, och i den föreslagna 8 § föreskrivs det om deras skyldighet att informera och rätt att få information av varandra för identifiering av aktörer som underlåtit att betala vägavgiften samt för uppfyllande av avgiftsupptagarens lagstadgade skyldigheter t.ex. gentemot skattemyndigheterna. Direktivet förutsätter också att vissa register förs och att personuppgifter kan ingå i registret enligt den föreslagna 23 §. Dessutom ska uppgifter om ett fordon och dess ägare eller innehavare behandlas i enlighet med den föreslagna 27 §, där det föreskrivs om informationsutbyte om underlåtenhet att betala vägavgift mellan de nationella kontaktpunkterna i EU-medlemsstaterna.

Enligt grundlagsutskottet bör skyddet för personuppgifter numera i första hand tillgodoses med stöd av den allmänna dataskyddsförordningen och dataskyddslagen, som kompletterar och preciserar den (GrUU 14/2018 rd). Den nationella lagstiftningens handlingsutrymme ska motiveras (GrUU 1/2018 rd). Behovet av nationell lagstiftning betonas främst när det gäller särskilda kategorier av personuppgifter enligt den allmänna dataskyddsförordningen och personuppgifter som är känsliga i konstitutionellt hänseende (GrUU 15/2018 rd). Regleringsbehovet ska bedömas utifrån ett riskbaserat synsätt (se GrUU 14/2018 rd, s. 5) och de allmänna villkoren för inskränkningar i de grundläggande fri- och rättigheterna (se GrUU 42/2016 rd, s. 2–3 och de utlåtanden som det hänvisas till där).

Grundlagsutskottet har med avseende på skyddet för privatlivet och personuppgifter konstaterat att det är av relevans att det i ett webbaserat personregister inte går att söka uppgifter på stora

grupper utan t.ex. bara genom enskild sökning. En sådan avgränsning sågs som villkor för att lagförslaget skulle kunna behandlas i vanlig lagstiftningsordning när det gällde en proposition om att inrätta en omfattande webbaserad informationstjänst med uppgifter om yrkesutbildade personer inom hälso- och sjukvården (GrUU 32/2008 rd, s. 2/II, GrUU 2/2018 rd).

Av de föreslagna bestämmelserna kan man härleda en grund för behandling av personuppgifter, som har behandlats i specialmotiveringen till varje förslag. På basis av propositionen är det också klart vem som är personuppgiftsansvarig och vem som är registrerad. Den behandling av personuppgifter som hänför sig till förslaget gäller inte särskilda kategorier av personuppgifter eller känsliga personuppgifter. Den gäller inte heller sekretessbelagda uppgifter. De uppgifter om EETS-leverantörer som ska publiceras elektroniskt innehåller inte personuppgifter.

Genom den föreslagna lagen införlivas EU-direktivet med den nationella lagstiftningen. Den föreslagna lagen innehåller inga nationella specialbestämmelser om behandling av EETS-användares personuppgifter. Den allmänna dataskyddsförordningen kan anses utgöra en tillräcklig rättslig grund för den behandling av personuppgifter som baserar sig på detta förslag med avseende på skyddet för privatlivet och personuppgifter enligt 10 § i grundlagen.

#### *Överföring av offentliga förvaltningsuppgifter*

Propositionen är också av betydelse med tanke på bestämmelserna om överföring av offentliga förvaltningsuppgifter enligt 124 § i grundlagen.

Enligt 124 § i grundlagen kan offentliga förvaltningsuppgifter anförtros andra än myndigheter endast genom lag eller med stöd av lag, om det behövs för en ändamålsenlig skötsel av uppgifterna och det inte äventyrar de grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten eller andra krav på god förvaltning. Ordalydelsen i grundlagens 124 § betonar att skötseln av offentliga förvaltningsuppgifter i regel ska skötas av myndigheter och att uppgifter av detta slag endast i begränsad utsträckning kan anförtros andra än myndigheter. (RP 1/1998 rd, s. 179/I).

I 124 § i grundlagen föreskrivs det att uppgifter som innebär betydande utövning av offentlig makt bara kan ges myndigheter. Som betydande utövning av offentlig makt ska anses t.ex. på självständig prövning baserad rätt att använda maktmedel eller att på något annat konkret sätt ingripa i en enskild persons grundläggande fri- och rättigheter (RP 1/1998 rd, s. 180, se t.ex. GrUU 62/2010 rd, s. 6/I och GrUU 28/2001 rd, s. 5–6).

Med avseende på tryggheten av kraven på rättssäkerhet och god förvaltning har grundlagsutskottet i sin praxis granskat frågor om tillämpningen av de allmänna förvaltningslagarna, tjänsteansvar, lagstiftningens allmänna exakthet och korrekthet och huruvida de som utför uppgifterna är lämpliga och kompetenta samt om övervakning av verksamheten (se GrUU 26/2017 rd, s. 50–51 och de utlåtanden som nämns där).

I 18 § 1 mom. i den föreslagna lagen föreskrivs det om utseende av anmälda organ. Anmälda organ har till uppgift att ansvara för att utföra eller övervaka förfarandet för bedömning av överensstämmelse i fråga om specifikationer eller lämplighet för användning som avses i EETS-genomförandeförordningen. Det är fråga om en offentlig förvaltningsuppgift enligt 124 § i grundlagen. Anmälda organs uppgifter innebär dock inte någon betydande utövning av offentlig makt. Det är fråga om tekniska uppgifter som inte på något betydande sätt ingriper i individens grundläggande fri- och rättigheter. EETS-genomförandeförordningen är en direkt tillämplig kommissionsförordning vars bestämmelser är mycket tekniska till sin natur.

## RP 115/2021 rd

Överföringen av offentliga förvaltningsuppgifter ska i detta fall regleras på det sätt som grundlagsutskottet förutsätter i sin praxis. I lagen ska det exakt specificeras vilken uppgift överföringen gäller. Det är lämpligt att delegera uppgiften till de anmälda organ som avses i förslaget, eftersom skötseln av uppgiften förutsätter särskild sakkunskap.

Enligt grundlagsutskottets utlåtandep Praxis är det i och med 124 § i grundlagen inte längre nödvändigt att i lag ta in hänvisningar till de allmänna förvaltningslagarna, eftersom de allmänna förvaltningslagarna med stöd av sina bestämmelser om tillämpningsområde, myndighetsdefinition eller skyldigheten för en enskild eller ett affärsverk att betjäna på ett visst språk också kan tillämpas på enskilda när de fullgör offentliga förvaltningsuppgifter (t.ex. GrUU 5/2014 rd, s.4). Det finns dock inget hinder enligt grundlagen att låta en förteckning av de tillämpliga lagarna ingå i en separat paragraf, om förteckningen är heltäckande.

Den gällande lagen innehåller en hänvisning till de allmänna förvaltningslagarna, men i fortsättningen tas hänvisningen inte längre in i lagen eftersom det inte är nödvändigt. Det är klart att de allmänna förvaltningslagarna tillämpas på anmälda organ när de sköter offentliga förvaltningsuppgifter och det är inte meningen att rättsläget ska ändras till denna del. I det föreslagna 20 § 2 mom. föreskrivs det ändå att bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar ska tillämpas på den personal som sköter dessa uppgifter. När det gäller skadeståndsansvar ingår i bestämmelsen en hänvisning till skadeståndslagen. Enligt 20 § 3 mom. ansvarar det anmälda organet för hela bedömningen, inklusive åtgärder som det låtit utomstående tjänsteleverantörer utföra. I 29 § i den föreslagna lagen föreskrivs det också om sökande av ändring i anmälda organs beslut.

På de grunder som anges ovan kan lagförslaget behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

*Kläm*

Eftersom Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/520 om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem och underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om underlåtenhet att betala vägavgifter i unionen innehåller bestämmelser som föreslås bli genomförda genom lag, föreläggs riksdagen följande lagförslag:

## Lag

### om driftskompatibilitet för elektroniska vägtullsystem

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

#### 1 §

##### *Tillämpningsområde*

Denna lag innehåller bestämmelser om det europeiska systemet för elektroniska vägtulltjänster och om driftskompatibilitet mellan de elektroniska vägtullsystemen.

Lagen innehåller också bestämmelser om utbyte av fordonsregistreringsuppgifter mellan Europeiska unionens medlemsstater i samband med underlåtenhet att betala vägavgifter.

Denna lag gäller inte små, rent lokala elektroniska vägtullsystem.

#### 2 §

##### *Definitioner*

I denna lag avses med

1) *leverantör av vägtulltjänster* en rättslig enhet som tillhandahåller vägtulltjänster inom ett eller flera EETS-områden för en eller flera fordonsklasser,

2) *avgiftsupptagare* en offentlig eller privat enhet som tar ut vägtullar för fordonstrafik i ett EETS-område,

3) *EETS* ett europeiskt system för elektroniska vägtulltjänster, som en EETS-leverantör genom ett avtal tillhandahåller en EETS-användare inom ett eller flera EETS-områden,

4) *EETS-leverantör* en enhet som genom ett separat avtal beviljar en EETS-användare tillgång till EETS, överför vägtullarna till den relevanta avgiftsupptagaren och är registrerad i den medlemsstat där den är etablerad,

5) *EETS-användare* en fysisk eller juridisk person som har ett avtal med en EETS-leverantör för att ha tillgång till EETS,

6) *EETS-område* en väg, ett vägnät, en bro, tunnel eller annan konstruktion eller en färja, där vägtullar tas upp med hjälp av ett elektroniskt vägtullsystem,

7) *elektroniskt vägtullsystem* ett system för uttag av vägtullar i vilket användarens skyldighet att betala vägtullen enbart utlöses av automatisk upptäckt av att fordonet befinner sig på en viss plats genom fjärrkommunikation med fordonsutrustning i fordonet eller automatisk nummerplåtsavläsning,

8) *fordonsutrustning* den kompletta uppsättning maskinvaru- och programvarukomponenter som ska användas som en del av vägtulltjänsten och som installeras eller medförs i ett fordon för insamling, lagring, bearbetning och fjärrmottagning eller fjärröverföring av data, antingen i form av en separat anordning eller inbyggd i fordonet.

9) *driftskompatibilitetskomponenter* alla grundläggande komponenter, grupper av komponenter, underenheter eller kompletta enheter av utrustning som har införlivats eller som man avser att införliva i EETS och som systemets driftskompatibilitet är direkt eller indirekt beroende av,

10) *lämplighet för användning* en driftskompatibilitetskomponents förmåga att uppnå och bibehålla specificerade prestanda när den är i bruk, typiskt integrerad i EETS i förbindelse med en avgiftsupptagares system.

11) *färdvägsdeklaration* en uppgift till en avgiftsupptagare som bekräftar att ett fordon befinner sig i ett EETS-område, i ett format som leverantören av vägtulltjänster och avgiftsupptagaren har kommit överens om.

### 3 §

#### *Krav på elektroniska vägtullsystem och fordonsutrustning*

Om ett elektroniskt vägtullsystem kräver installation eller användning av fordonsutrustning ska en eller flera av följande tekniska lösningar tillämpas:

- 1) satellitbaserad positionsbestämning,
- 2) mobilkommunikation,
- 3) 5,8 gigahertz mikrovågsteknik.

Utöver vad som föreskrivs i denna lag ska fordonsutrustningen uppfylla de krav som ställs på radioutrustning i lagen om tjänster inom elektronisk kommunikation (917/2014) och de krav som ställs på elektrisk utrustning och elanläggningar i elsäkerhetslagen (1135/2016). Fordonsutrustningen ska i en situation som avses i 1 mom. vara driftskompatibel med det elektroniska vägtullsystemet och kunna kommunicera med det. Fordonsutrustning som använder teknik för satellitbaserad positionsbestämning ska dessutom vara kompatibel med de tjänster för positionsbestämning som tillhandahålls av satellitpositioneringssystemet Galileo och European Geostationary Navigation Overlay Service.

Fordonsutrustningen får använda egen maskin- och programvara eller delar av annan maskin- och programvara som finns i fordonet, eller både och. Fordonsutrustningen får använda annan teknik än sådan som anges i 1 mom. för att kommunicera med andra maskinvarusystem som finns i fordonet, förutsatt att användningen inte äventyrar trafiksäkerheten, tjänsternas kvalitet eller skyddet för privatlivet.

Fordonsutrustningen får användas förutom för vägtulltjänster även för att erbjuda andra tjänster. Användningen av fordonsutrustningen för andra ändamål får inte hindra vägtulltjänsterna i något EETS-område.

### 4 §

#### *EETS-leverantörens tillstånd*

Transport- och kommunikationsverket beviljar på ansökan en leverantör som är etablerad i Finland tillstånd att verka som EETS-leverantör i Finland, om leverantören

- 1) har certifiering enligt EN ISO 9001 eller motsvarande,
- 2) har den tekniska utrustning som behövs,
- 3) har den EG-försäkran eller det intyg som styrker driftskompatibilitetskomponenternas överensstämmelse med specifikationerna,
- 4) har kompetens för tillhandahållande av elektroniska vägtulltjänster eller kompetens inom annan motsvarande verksamhet,
- 5) har lämplig finansiell ställning,
- 6) upprätthåller en heltäckande riskhanteringsplan, som granskas minst vartannat år,
- 7) har gott anseende.

En EETS-leverantör uppfyller inte kravet på gott anseende enligt 1 mom. 6 punkten om en ansvarsperson hos leverantören under de senaste fem åren har dömts till fängelsestraff eller under de senaste tre åren till bötesstraff för allvarligt brott mot bestämmelser eller föreskrifter

## RP 115/2021 rd

om anställningsförhållanden, näringsutövning, bokföring eller skuldförhållanden och gärningen visar att personen är uppenbart olämplig att företräda EETS-leverantören.

Om en tjänsteleverantör inte längre uppfyller de förutsättningar som avses i 1 mom., ska Transport- och kommunikationsverket ge denna möjlighet att avhjälpa bristen inom en rimlig tid. Efter att tiden löpt ut ska Transport- och kommunikationsverket återkalla ett beviljat tillstånd, om tjänsteleverantören inte har avhjälpt bristen och bristen ska anses vara väsentlig.

### 5 §

#### *EETS-tjänsternas täckning*

EETS-leverantörer ska med avgiftsupptagare ingå EETS-avtal som täcker samtliga EETS-områden i minst fyra medlemsstater inom tre år från det att tillståndet beviljats EETS-leverantören.

Utöver det som föreskrivs i 1 mom. ska EETS-avtalen omfatta alla EETS-områden i en viss medlemsstat inom två år från det att det första avtalet ingicks i den medlemsstaten.

EETS-leverantörer ska hela tiden upprätthålla täckningen för tjänsterna i sina samtliga EETS-områden när de har ingått avtal om områdena. Om tjänsterna vid ett EETS-område har avbrutits av orsaker som beror på avgiftsupptagaren, ska EETS-leverantören på nytt börja upprätthålla tjänsterna så snart som möjligt efter det att orsaken har upphört.

EETS-leverantörer ska på sin webbplats offentliggöra information om sin täckning av EETS-områden och eventuella ändringar av den. EETS-leverantörer ska dessutom inom en månad från det att tillståndet beviljats offentliggöra detaljerade planer för varje eventuell utvidgning av sina tjänster till ytterligare EETS-områden. De uppgifter som avses i detta moment ska uppdateras årligen.

EETS-leverantörer ska årligen till Transport- och kommunikationsverket ge in en anmälan om täckningen av deras tjänster inom EETS-områdena.

### 6 §

#### *EETS-leverantörers tjänster*

EETS-leverantörer ska förse EETS-användare med den fordonsutrustning som behövs för att använda tjänsterna.

EETS-leverantörer ska föra en förteckning över ogiltigförklarad fordonsutrustning som har anknytning till deras EETS-avtal med EETS-användare.

EETS-leverantörer ska på sin webbplats offentliggöra de avtalsvillkor som de tillämpar på sina avtal med EETS-användare.

Bestämmelser om EETS-leverantörers skyldigheter i fråga om tjänster och tekniskt stöd till EETS-användare finns i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/204 om detaljerade skyldigheter för leverantörer av vägtulltjänster i Europeiska systemet för elektroniska vägtulltjänster (EETS), minimiinhåll i EETS-områdesdeklarationen, elektroniska gränssnitt och krav för driftskompatibilitetskomponenter, och om upphävande av beslut 2009/750/EG, nedan *EETS-genomförandeförordningen*.

### 7 §

#### *Fakturering av EETS-användare*

EETS-leverantörer ska förse avgiftsupptagaren med nödvändig information om EETS-användarnas fordon för beräkningen av väg tullar eller all information som är nödvändig för att avgiftsupptagaren ska kunna kontrollera beräkningen av den väg tull som EETS-leverantören tillämpar på EETS-användarnas fordon.

Bestämmelser om EETS-leverantörers skyldigheter i fråga om fakturering av EETS-användare finns i EETS-genomförandeförordningen.

8 §

*EETS-leverantörers informationsskyldighet*

En EETS-leverantör ska på begäran omedelbart ge avgiftsupptagaren nödvändiga uppgifter om ett fordon som använts i ett misstänkt fall av underlåtenhet att betala vägavgift och om den ägare eller innehavare av fordonet som är kund hos EETS-leverantören.

Avgiftsupptagaren har rätt att av en EETS-leverantör få nödvändiga uppgifter om fordon som ägs eller innehas av EETS-leverantörens kunder och som under en viss tidsperiod har körts i ett EETS-område som avgiftsupptagaren ansvarar för samt nödvändiga uppgifter om dessa fordons ägare eller innehavare. Detta förutsätter att informationen är nödvändig för att avgiftsupptagaren ska kunna fullgöra sina lagstadgade skyldigheter. EETS-leverantören ska tillhandahålla de begärda uppgifterna inom två dagar från mottagandet av begäran.

Avgiftsupptagare får inte lämna de i 1 och 2 mom. avsedda uppgifterna vidare, om inte något annat föreskrivs i lag. I de fall då avgiftsupptagaren ingår i samma enhet som leverantören av väg tulltjänster får uppgifterna uteslutande användas för att avgiftsupptagaren ska kunna fullgöra sina lagstadgade skyldigheter.

9 §

*Avgiftsupptagares skyldigheter för säkerställande av väg tullsystemets kompatibilitet*

Avgiftsupptagaren ansvarar för väg tullsområdets kompatibilitet med EETS. Avgiftsupptagaren ska för det EETS-område den ansvarar för utarbeta en EETS-områdesdeklaration och upprätthålla området i enlighet med den. I EETS-områdesdeklarationen ska ingå en detaljerad plan för processen för bedömning av driftskompatibilitetskomponenters överensstämmelse med specifikationerna och lämplighet för användning.

När ett elektroniskt väg tullsystem inrättas ska den avgiftsupptagare som ansvarar för systemet på sin webbplats offentliggöra EETS-områdesdeklarationen i tillräckligt god tid innan det nya EETS-området tas i drift, så att EETS-leverantörer kan ackrediteras senast en månad innan det nya systemet tas i drift.

Bestämmelser om de tekniska och förfarandemässiga kraven för driftskompatibilitet samt om minimiinnehållet i områdesdeklarationen finns i EETS-genomförandeförordningen.

Innan det elektroniska väg tullsystemet ändras väsentligt ska den avgiftsupptagare som ansvarar för systemet, utöver vad som föreskrivs i 1 mom., i EETS-områdesdeklarationen fastställa och offentliggöra en detaljerad plan av den förnyade bedömningen av huruvida driftskompatibilitetskomponenter tillhörande EETS-leverantörer som redan ackrediterats för systemet innan det ändrades väsentligt överensstämmer med specifikationerna och lämpar sig för användning. Planen ska medge att berörda EETS-leverantörer kan få förnyad ackreditering senast en månad innan det ändrade systemet tas i drift. Avgiftsupptagaren ska iaktta planen.

Om EETS-området inte motsvarar de tekniska och förfarandemässiga driftskompatibilitetsvillkor som föreskrivs för EETS, ska den ansvariga avgiftsupptagaren vidta korrigerande åtgärder för att säkerställa väg tullsystemets kompatibilitet med EETS.

## RP 115/2021 rd

Avgiftsupptagaren ska vid bedömningen av driftskompatibilitetskomponenters lämplighet för användning handla på ett icke-diskriminerande sätt och samarbeta med EETS-leverantörer, tillverkare och anmälda organ.

### 10 §

#### *Godkännande av EETS-leverantörer för EETS-områden*

Avgiftsupptagaren ska godta alla EETS-leverantörer som vill tillhandahålla EETS-tjänster inom de vägtullsområden som avgiftsupptagaren ansvarar för. En förutsättning för godkännandet är att EETS-leverantören uppfyller de skyldigheter och allmänna villkor som fastställts i EETS-områdesdeklarationen.

Avgiftsupptagare får inte kräva att EETS-leverantörer ska använda sådana tekniska eller förfarandemässiga lösningar som gör att EETS-leverantörens driftskompatibilitetskomponenter inte är driftskompatibla med elektroniska vägtullssystem på andra EETS-områden.

I avtalet mellan avgiftsupptagaren och EETS-leverantören ska det vara tillåtet för EETS-leverantören att direkt fakturera EETS-användaren för vägtullen. EETS-leverantören ska fakturera EETS-användaren i avgiftsupptagarens namn, om avgiftsupptagaren begär det.

Avgiftsupptagare ska från EETS-leverantörer med vilka de har avtalsförhållanden godta all sådan operativ fordonsutrustning som har certifierats i enlighet med det förfarande som fastställs i EETS-genomförandeförordningen och som inte finns upptagen i en sådan förteckning över ogiltigförklarad fordonsutrustning som avses i 6 § 2 mom.

### 11 §

#### *Ersättande tjänster vid störningar i EETS*

Om EETS verksamhet störs av orsaker som beror på avgiftsupptagaren, ska avgiftsupptagaren sörja för ersättande tjänster för att trygga smidigheten i trafiken.

### 12 §

#### *Avgiftsupptagares tjänsteersättning till EETS-leverantörer*

EETS-leverantörer har rätt till tjänsteersättning av avgiftsupptagare.

Den metod som används för att fastställa tjänsteersättningen till EETS-leverantörer ska vara identisk för alla EETS-leverantörer som är ackrediterade för ett visst EETS-område. Avgiftsupptagaren ska offentliggöra metoden som en del av de kommersiella villkoren i EETS-områdesdeklarationen. Bestämmelser om tjänsteersättning finns i EETS-genomförandeförordningen.

Om det i EETS-området finns en huvudsaklig tjänsteleverantör, ska den metod som används för att fastställa tjänsteersättningen till EETS-leverantörer följa samma struktur som ersättningen för jämförbara tjänster som tillhandahålls av den huvudsakliga tjänsteleverantören. Beloppet av tjänsteersättningen till EETS-leverantören får endast av särskilda skäl skilja sig från ersättningen till den huvudsakliga tjänsteleverantören.

### 13 §

#### *EETS-användares rättigheter och skyldigheter*

EETS-användare kan beställa tjänster från vilken EETS-leverantör som helst.

En EETS-användare har fullgjort sin betalningsskyldighet gentemot avgiftsupptagaren när användaren har betalat vägtullen till sin EETS-leverantör.



## RP 115/2021 rd

Om fordonet har fler fordonsutrustningar än en, är det EETS-användarens ansvar att använda rätt fordonsutrustning för det specifika EETS-området.

Bestämmelser om EETS-användares skyldigheter i fråga om tillhandahållande av uppgifter till EETS-leverantörer samt användning och hantering av fordonsutrustning finns i artikel 3 i kommissionens delegerade förordning (EU) 2020/203 om klassificering av fordon, skyldigheter för användare av europeiska elektroniska väggtullar, krav på driftskompatibilitetskomponenter och minimikriterier för anmälda organs behörighet, nedan *den delegerade EETS-förordningen*.

### 14 §

#### *Vägtullar*

Den vägtull som avgiftsupptagaren tar ut av EETS-användare får inte överstiga den vägtull som tas ut av andra användare inom samma EETS-område.

Om den fordonsklassificering för fastställande av vägtullstaxan som används av EETS-leverantören avviker från den som avgiftsupptagaren använder ska avgiftsupptagarens klassificering tillämpas, om det inte kan påvisas att den är felaktig.

Avgiftsupptagaren har rätt att kräva betalning från en EETS-leverantör för alla färdvägsdeklarationer och situationer när färdvägsdeklarationer saknas för EETS-användarkonton som hanteras av den EETS-leverantören.

Om en EETS-leverantör har sänt en sådan förteckning över ogiltigförklarad fordonsutrustning som avses i 6 § 2 mom. till avgiftsupptagaren, ansvarar inte EETS-leverantören längre för någon ytterligare vägtull som uppkommit genom användning av sådan ogiltigförklarad fordonsutrustning.

I mikrovågsbaserade vägtullsystem meddelar avgiftsupptagarna EETS-leverantörerna om färdvägsdeklarationer för de vägtullar som uppkommit för deras respektive EETS-användare.

Bestämmelser om detaljerna vid utformningen av de taxesystem som ska tillämpas på fordonsklassificeringen och om de förfaranden som behövs vid upprättandet av systemen finns i den delegerade EETS-förordningen.

### 15 §

#### *Ekonomisk uppföljning av verksamheten*

Avgiftsupptagare och EETS-leverantörer ska ordna den ekonomiska uppföljningen och bokföringen av EETS-verksamheterna separat från organisationens övriga verksamhet så att det ekonomiska resultatet av EETS-verksamheterna kan utredas på ett tillförlitligt sätt.

Om samma organisation sköter uppgifterna för både avgiftsupptagare och EETS-leverantörer ska den upprätta separata resultaträkningar och balansräkningar för dessa verksamheter och föga dem till bokslutet. Bestämmelser om upprättande av resultaträkning och balansräkning finns i bokföringslagen (1336/1997).

### 16 §

#### *Driftskompatibilitetskomponenter*

Den avgiftsupptagare som ansvarar för ett EETS-område ska inrätta en testmiljö där EETS-leverantörer eller deras behöriga ombud kan kontrollera att deras fordonsutrustning lämpar sig för användning inom avgiftsupptagarens EETS-område. Intyg ska utfärdas för respektive avklarad test. Avgiftsupptagare får inrätta en enda testmiljö för fler än ett EETS-område och för

## RP 115/2021 rd

att ett behörigt ombud ska kunna kontrollera en typ av fordonsutrustnings lämplighet för användning på flera EETS-leverantörers vägnar. Avgiftsupptagaren får kräva att EETS-leverantörerna eller deras behöriga ombud täcker kostnaderna för respektive test.

Bestämmelser om kraven för EETS driftskompatibilitetskomponenter och allmänna infrastrukturkrav finns i den delegerade EETS-förordningen. Driftskompatibilitetskomponenter som bär CE-märkning eller en försäkran om överensstämmelse med specifikationerna eller en försäkran om lämplighet för användning ska anses uppfylla kraven för driftskompatibilitetskomponenter.

Bestämmelser om särskilda infrastrukturkrav, förfarandet för bedömning av driftskompatibilitetskomponenters överensstämmelse med specifikationerna och lämplighet för användning samt innehållet i och formatet för EG-försäkran och specifikationer för elektroniska gränssnitt mellan avgiftsupptagares, EETS-leverantörers och EETS-användares driftskompatibilitetskomponenter finns i EETS-genomförandeförordningen.

### 17 §

#### *Avhjälpan av brister hos driftskompatibilitetskomponenter*

Om driftskompatibilitetskomponenter som är försedda med CE-märkning och som har släppts ut på marknaden inte uppfyller kraven i 16 §, ålägger Transport- och kommunikationsverket driftskompatibilitetskomponenternas tillverkare eller dennes befullmäktigade ombud att avhjälpa bristerna inom utsatt tid.

Om driftskompatibilitetskomponenternas tillverkare eller dennes befullmäktigade ombud inte iakttar Transport- och kommunikationsverkets åläggande enligt 1 mom., kan verket besluta att begränsa komponenternas användningsområde eller förbjuda att de används, eller besluta att de ska dras bort från marknaden.

Driftskompatibilitetskomponenternas tillverkare eller dennes befullmäktigade ombud ska inom den tid som Transport- och kommunikationsverket bestämmer lämna verket en redogörelse för de åtgärder som tillverkaren eller ombudet har vidtagit med anledning av ett beslut enligt 2 mom.

Transport- och kommunikationsverket ska omedelbart underrätta Europeiska kommissionen och det anmälda organ som saken gäller om de åtgärder som verket vidtagit med stöd av denna paragraf och ange motiven till dem. Transport- och kommunikationsverket ska dessutom underrätta medlemsstaterna i Europeiska unionen om ålägganden som verket meddelat med stöd av 1 mom.

### 18 §

#### *Utseende av ett anmält organ*

Transport- och kommunikationsverket utser på ansökan de organ som ansvarar för att utföra eller övervaka det förfarande för bedömning av överensstämmelse i fråga om specifikationer eller lämplighet för användning som avses i EETS-genomförandeförordningen och ser till att organen anmäls till Europeiska kommissionen och till de övriga medlemsstaterna i Europeiska unionen.

I beslutet om utseende anges det anmälda organets kompetensområde, fastställs arrangemangen för tillsynen över organet och ställs vid behov även andra krav, begränsningar och villkor som gäller organets verksamhet och genom vilka det säkerställs att uppgifterna blir utförda på ett ändamålsenligt sätt. Ett anmält organ utses för viss tid eller tills vidare.

19 §

*Förutsättningarna för utseende av ett anmält organ*

Det anmälda organet ska vara en i Finland registrerad juridisk person eller en del av en sådan. Bestämmelser om andra minimikrav som organet ska uppfylla finns i den delegerade EETS-förordningen. De organ som uppfyller bedömningskriterierna enligt relevanta europeiska standarder anses uppfylla dessa minimikrav.

Det anmälda organet ska underrätta Transport- och kommunikationsverket om alla sådana förändringar som kan påverka uppfyllandet av de krav som anges i 1 mom. och i den delegerade EETS-förordningen.

Anmälda organ ska årligen lämna Transport- och kommunikationsverket en redogörelse för utförandet eller övervakningen av det förfarande för bedömning av överensstämmelse i fråga om specifikationer eller lämplighet för användning som avses i EETS-genomförandeförordningen samt för resultatet av bedömningsförfarandet eller övervakningen.

20 §

*Utförande av ett anmält organs uppgifter*

Ett anmält organ ska när det utför sina uppgifter beakta de bestämmelser, rekommendationer, anvisningar och standarder som gäller objektet samt följa hur de utvecklas inom sitt verksamhetsområde.

På anställda vid ett anmält organ ska bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar tillämpas när de sköter offentliga förvaltningsuppgifter. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen (412/1974).

Ett anmält organ kan till sin hjälp anlita utomstående provnings- och kontrolltjänster eller andra tjänster, om den utomstående tjänsteleverantören uppfyller kraven i 19 § 1 mom. och i den delegerade EETS-förordningen. De anmälda organen ansvarar också för de åtgärder som de har låtit någon utomstående utföra och för bedömningen av överensstämmelse med kraven och lämplighet för användning i dess helhet.

21 §

*Att återkalla utseende av ett anmält organ*

Om ett anmält organ inte längre uppfyller de krav som anges i 19 § 1 mom. och i den delegerade förordningen eller iakttar villkoren i beslutet om utseende eller om det annars förekommer allvarliga brister i dess verksamhet, ska Transport- och kommunikationsverket uppmana organet att inom en utsatt tid rätta till missförhållandet. Transport- och kommunikationsverket ska återkalla beslutet att utse organet, om organet inte har avhjälpt missförhållandet inom den utsatta tiden och bristen ska anses vara väsentlig.

Transport- och kommunikationsverket ska underrätta Europeiska kommissionen och medlemsstaterna i Europeiska unionen om att beslutet att utse det anmälda organet har återkallats.

22 §

*Register över EETS-områden*

Transport- och kommunikationsverket för ett register över EETS-områden inom finskt territorium. I registret införs följande information:

- 1) den avgiftsupptagare som svarar för vägtullsområdet,

## RP 115/2021 rd

- 2) den vägtullsteknik som används,
- 3) tullkontextdata, som är den information som en ansvarig avgiftsupptagare fastställt som nödvändig för att fastställa den vägtull som ska betalas för att framföra ett fordon i ett visst vägtullsområde och slutföra vägtullstransaktionen,
- 4) EETS-områdesdeklarationen,
- 5) de EETS-leverantörer som har ingått avtal med avgiftsupptagaren.

Den avgiftsupptagare som svarar för ett vägtullsområde ska utan obefogat dröjsmål underrätta Transport- och kommunikationsverket om förändringar i de uppgifter som avses i 1 mom.

De uppgifter som avses i 1 mom. ska vara allmänt tillgängliga i elektronisk form.

Transport- och kommunikationsverket ska elektroniskt, i slutet av varje kalenderår, till Europeiska kommissionen översända uppgifter om de EETS-områden som förts in i registret.

### 23 §

#### *Register över EETS-leverantörer*

Transport- och kommunikationsverket för ett register över EETS-leverantörer. I registret antecknas uppgifter om EETS-leverantören och det beviljade tillståndet samt slutsatserna från granskningen av den riskhanteringsplan som avses i 4 § 1 mom. 5 punkten.

Transport- och kommunikationsverket offentliggör på sin webbplats information om de EETS-leverantörer som har beviljats tillstånd enligt 4 § och deras kontaktuppgifter.

Transport- och kommunikationsverket ska elektroniskt, i slutet av varje kalenderår, till Europeiska kommissionen översända uppgifter om de EETS-leverantörer som förts in i registret.

### 24 §

#### *Tillsynsmyndighet*

Transport- och kommunikationsverket övervakar att denna lag följs.

### 25 §

#### *Tillsynsmyndighetens rättigheter och skyldigheter*

Transport- och kommunikationsverket har trots sekretessbestämmelserna rätt att få de uppgifter som är nödvändiga för tillsynen över efterlevnaden av denna lag av EETS-leverantörer, avgiftsupptagare, tillverkare av driftskompatibilitetskomponenter eller deras befullmäktigade ombud och av anmälda organ.

Transport- och kommunikationsverket ska minst en gång om året kontrollera att EETS-leverantörerna uppfyller de krav som ställs på dem. För att bedöma kravet på gott anseende enligt i 4 § 1 mom. 6 punkten har Transport- och kommunikationsverket rätt att få nödvändiga uppgifter ur straffregistret och ur det bötesregister som avses i 46 § i lagen om verkställighet av böter (672/2002).

För att utföra sina tillsynsuppgifter har Transport- och kommunikationsverket rätt att få tillträde till lokaler och övriga utrymmen som EETS-leverantörer, avgiftsupptagare och tillverkare av driftskompatibilitetskomponenter eller deras befullmäktigade ombud innehar, med undantag för utrymmen som används för boende av permanent natur. Vid inspektioner ska 39 § i förvaltningslagen (434/2003) iakttas.

### 26 §

#### *Pilotsystem för vägtullar*

## RP 115/2021 rd

Transport- och kommunikationsverket kan i försökssyfte inom ett EETS-område temporärt tillåta ett pilotsystem för vägtullar som innefattar ny teknik eller nya metoder som avviker från de krav som anges i denna lag, i EETS-genomförandeförordningen eller i den delegerade EETS-förordningen.

För att inleda ett pilotsystem för vägtullar ska Transport- och kommunikationsverket begära tillstånd av Europeiska kommissionen.

### 27 §

#### *Informationsutbyte mellan medlemsstaterna om underlåtenhet att betala vägavgift*

Transport- och kommunikationsverket är den nationella kontaktpunkt som avses i artikel 23.2 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/520 om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem och underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om underlåtenhet att betala vägavgifter i unionen, nedan *EETS-direktivet*.

Transport- och kommunikationsverket ska ge de nationella kontaktpunkterna i de övriga medlemsstaterna de obligatoriska uppgifterna enligt bilaga I till EETS-direktivet om fordon och deras ägare och innehavare för identifiering av fordonet och ägaren eller innehavaren vid underlåtenhet att betala vägavgift. Vid informationsutbytet ska det europeiska informationssystemet avseende fordon och körkort användas.

### 28 §

#### *Vite, hot om tvångsutförande och hot om avbrytande*

Transport- och kommunikationsverket kan ålägga den som bryter mot denna lag, mot EETS-genomförandeförordningen eller mot den delegerade EETS-förordningen att rätta till felet eller försummelsen. Beslutet kan förenas med vite eller med hot om att verksamheten helt eller delvis avbryts eller att den försummade åtgärden vidtas på den försumliges bekostnad.

### 29 §

#### *Ändringssökande*

Omprövning av beslut som avses i denna lag får begäras. Bestämmelser om begäran om omprövning finns i förvaltningslagen.

Bestämmelser om sökande av ändring i förvaltningsdomstol finns i lagen om rättegång i förvaltningsärenden (808/2019).

Ett beslut som har fattats med stöd av denna lag ska iaktas trots ändringssökande, om inte den myndighet där ändring söktes bestämmer något annat.

Bestämmelser om sökande av ändring i ett beslut som gäller föreläggande och utdömande av vite samt föreläggande och verkställighet av hot om tvångsutförande eller hot om avbrytande finns dock i viteslagen (1113/1990).

### 30 §

#### *Ikraftträdande och övergångsbestämmelse*

Denna lag träder i kraft den 20 .

Genom denna lag upphävs lagen om driftskompatibilitet för elektroniska vägtullsystem (21/2014).

## **RP 115/2021 rd**

En hänvisning till lagen om driftskompatibilitet för elektroniska vägtullsystem någon annanstans i lag avser efter denna lags ikraftträdande en hänvisning till denna lag.

EETS-leverantörer får till och med den 31 december 2027 förse användare av lätta fordon med sådan fordonsutrustning som lämpar sig för användning med endast 5,8 gigahertz mikrovågsteknik, för användning i EETS-områden som inte kräver satellitbaserad positionsbestämning eller mobilkommunikationsteknik.

---

Helsingfors den 2 september 2021

**Statsminister**

**Sanna Marin**

Kommunikationsminister Timo Harakka